

# REVISTA GENERAL DE MARINA



ENERO 1995





EDITORIAL 3

TEMAS GENERALES

<b>Capitán de Navío Francisco Obrador Serra</b>	
EL CAMBIO DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD BRITÁNICA AL EMPEZAR EL SIGLO XX	5
<b>Capitán de Fragata José María Treviño Ruiz</b>	
ARMADA 2000	19

TEMAS PROFESIONALES

<b>Capitán de Fragata José Luis de Diego Jimena</b>	
ASIGNACIÓN DE MANDOS A FLOTE	27
<b>Capitán de Corbeta Luis Cayetano Garrido</b>	
LOS GRADOS DE EFICACIA OPERATIVA Y EL MANTENIMIENTO	37
<b>Capitán de Navío Jesús Mariño Rodríguez</b>	
LA COLECCIÓN DE REGLAMENTOS DE LA ARMADA	45

INFORMACIONES DIVERSAS

<b>Alfonso de Carlos Peña</b>	
EURONAVAL 94	51

MISCELÁNEA

NOTICARIO

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.*

**Edición del Ministerio de Defensa**  
**Depósito legal: M. 1.605-1958**  
**ISSN 0034-9569**  
**NIPO: 076-95-005-8**

---

#### VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

MADRID.—Librería Náutica *Robinson*. Fernando el Católico, 63.  
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.  
FERROL.—Librería *Marina*. Galiano, 12.  
Central Librería. Fernando Villaamil, 2-4.  
SANTANDER.—Librería *Estudio*. Avenida de Calvo Sotelo, 21.  
TARRAGONA.—Librería Náutica *Cal Matías*. Trafalgar, 37.

---

#### PRECIO POR EJEMPLAR

Nacional .....	200 Ptas. (incluido IVA)
Extranjero .....	280 Ptas. (gastos de envío incluidos)

---

**DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:**

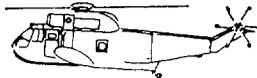
Montalbán, 2 - Cuartel General de la Armada - 28071 MADRID.

# EDITORIAL



E examina en uno de los trabajos de este cuaderno la evolución de las fuerzas navales de los países más significativos en el concierto —o desconcierto, si queremos darle un matiz irónico— de las naciones al comenzar este siglo. A lo largo de esta primera parte puede observarse cómo estas fuerzas se constituían como instrumento principal de la política exterior: examinada ésta asépticamente, lo primero que se echa de ver es su dependencia de los intereses —económicos o de otra índole— de cada nación, sin tener mucho que ver con otras consideraciones, como las de tipo ideológico, por más que los dirigentes hayan arropado siempre sus actuaciones con la conveniente retórica, que con harta frecuencia sirve más para encubrir que para justificar las verdaderas intenciones. Así, la acción exterior se apoyaba en las flotas de combate como el medio más idóneo por sus características de movilidad, permanencia y capacidad de dosificar el grado de presión que hubiera que ejercer, bien con su intervención directa o gracias a su potencial intimidatorio, de modo que las posibilidades de acción dependían en gran medida de aquéllas. Siempre hay una mutua dependencia: por una parte, los objetivos políticos determinan los medios necesarios para alcanzarlos y por otra, la disponibilidad de éstos impone sus límites a aquéllos. Descartado hoy el empleo de la amenaza nuclear, el panorama mundial diríase que revaloriza el papel de los medios convencionales, esto es, no nucleares, y la dispersión de los focos de posibles crisis subraya entre éstos la importancia de los navales. Además, a la hora de concertar o deshacer alianzas no sólo son de tener en cuenta los intereses comunes que convenga defender, sino también la fuerza que cada socio pueda aportar, habida cuenta que toda contribución tiene un coste y de ella se espera un beneficio.

Si todo esto puede verse hoy con cierta claridad mirando al pasado, tal vez no lo parezca tanto referido al presente; no hay, empero, razón objetiva para que no se pueda afirmar que las cosas sean demasiado diferentes según la tan repetida frase de Lampedusa de que todo debe cambiar para que todo siga igual. Las maniobras de la llamada alta política no se realizan normalmente a la vista del público, que sólo tiene acceso a los aspectos más espectaculares, y sólo al cabo de muchos años, al abrirse los archivos, se puede llegar a saber —y no siempre, ni del todo— lo que realmente ocurrió y por qué. Por eso el conocimiento del pasado nos puede dar la clave para tratar de entender el presente y prepararnos para intentar afrontar el futuro.



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

---

Se ruega a los señores suscriptores que en el caso de no recibir con normalidad la REVISTA u observar errores en la dirección de envío o se encuentren en la situación de «disponible» o en cursos de larga duración, comuniquen por escrito a esta REVISTA GENERAL DE MARINA, Juan de Mena, 3, 2.º, 28071 Madrid, la dirección correcta en donde desea recibir la REVISTA.

Si esta dirección fuese una Dependencia grande, indicar también el destino dentro de ella, así como piso o planta, en el caso del Cuartel General de la Armada y Ministerio de Defensa.

---

# EL CAMBIO DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD BRITÁNICA AL EMPEZAR EL SIGLO XX

(Influencia en su estrategia de desarrollo y en el equilibrio europeo)

Parte I

Francisco OBRADOR SERRA



## Introducción



ESTE ensayo analiza las consecuencias que tuvo para el proceso bélico de desarrollo de la política de seguridad de Gran Bretaña y Francia el cambio en la política de seguridad de Gran Bretaña desde su postura tradicional de aislamiento a la de contraer compromisos internacionales, y lo que ello supuso para los planes de guerra navales y militares de Gran Bretaña y Francia al convertirse en aliados.

El ensayo se divide en dos partes. La primera define la política de seguridad aislacionista elaborada por muchos gobiernos británicos y desarrollada por su poder naval y sus fundamentos; continúa con una breve exposición del proceso de cambio de esa política mediante análisis de las alianzas anglo-japonesa y anglo-francesa (Entente Cordiale) y sus efectos en la estrategia militar y naval de los miembros de la Entente Cordiale, de la que se expondrán algunas reflexiones. Se analizarán a continuación los planeamientos navales y militares de los dos miembros de la Entente y con ello finaliza esta primera parte.

La segunda parte analiza la crisis de Marruecos de 1905 y su influencia en la Entente Cordiale mediante sus efectos en:

- Gran Bretaña, de la que se analizan su situación naval, la coordinación entre la Armada y el Ejército y sus diferentes concepciones estratégicas sobre cómo utilizar al Ejército en una guerra contra Alemania, así como unas breves reflexiones sobre los planes de guerra del Ejército y la Armada.
- Francia, de la que se analiza la estructura de su Alto Mando Militar y las

tensiones originadas por la incomprensión y escasa cooperación entre los dos generales que asumían la máxima responsabilidad. Se estudian algunos puntos de vista sobre el Plan XV y las diferencias existentes sobre su modificación para poder enfrentarse mejor con los planes de guerra alemanes conocidos por la Inteligencia francesa; se analizan también los esfuerzos para conocer la naturaleza y posibilidades de la ayuda militar británica.

El trabajo termina con unas conclusiones.

### **Política y estrategia de seguridad tradicional británica**

La política de seguridad de los gobiernos británicos había sido tradicionalmente de carácter aislacionista. Este aislacionismo británico se identificaba por lo siguiente:

- No intervenir directamente en los conflictos armados continentales de las potencias europeas.
- No formar parte de alianzas.
- Influir en el equilibrio europeo de poder tratando que las alianzas o coaliciones continentales estuvieran, en sus poderes bélicos, lo más equilibradas posible, y que la suma de sus poderes navales fuera siempre inferior al británico.

La estrategia de seguridad británica estaba fundamentada en:

- Un poder militar, que tenía asignada como misión principal la defensa del territorio insular europeo de Gran Bretaña, y como secundarias:
  - a) Guarnecer las colonias británicas esparcidas por el mundo.
  - b) Intervenir en los conflictos armados de carácter colonial.
- Un poder naval, medio fundamental de su estrategia de seguridad, que tenía asignada como misión principal la protección de un proceso de seguridad basado en importar, por vía marítima, los recursos en materias primas de sus numerosas colonias para transformarlas en productos manufacturados a exportar a todo el mundo por la misma vía.

### **Proceso de cambio de la política de seguridad británica**

El tercer gobierno británico, presidido por lord Salisbury, percibió que una política de seguridad aislacionista o de espléndido aislamiento era, a finales del siglo XIX, cada vez menos conveniente para los intereses de Gran Bretaña.

La alianza franco-rusa (Doble Alianza), la política de seguridad agresiva desarrollada por Alemania y otros procesos geopolíticos que se estaban desarrollando en el escenario mundial confundían a los responsables de la elaboración y desarrollo de la política de seguridad británica. Algunos de ellos abogaron por una reorientación de la política de seguridad aislacionista en vigor de Gran Bretaña. La guerra bóer, iniciada en 1899, había puesto de manifiesto el riesgo que podía representar para Gran Bretaña continuar con su tradicional política aislacionista.

La rebelión boxer de China terminó a finales del año 1900, y los dirigentes políticos británicos, Chamberlain, Arthur Balfour y Landsowne, lograron persuadir al primer ministro, lord Salisbury, de que modificara ligeramente la política de seguridad aislacionista de Gran Bretaña. El primer ministro aceptó, a principios de octubre, firmar un acuerdo anglo-alemán sobre la integridad de China.

Lord Landsowne asumió, el 12 de noviembre del año 1900, el puesto de ministro de Asuntos Exteriores del gobierno británico. Una de sus grandes preocupaciones fue la de mejorar el proceso de desarrollo de la política de seguridad británica. Estuvo dispuesto a negociar con cualquier gobierno que pudiera apoyar la consecución de los objetivos del proceso de seguridad de Gran Bretaña, ya se tratase de Alemania, Rusia, Francia, Japón, Italia o Estados Unidos.

Lord Landsowne consiguió en un año una clara influencia en la elaboración y desarrollo de la nueva política de seguridad de Gran Bretaña.

### *Alianza anglo-japonesa*

La situación en Extremo Oriente decidió al gobierno británico a entablar negociaciones con el de Alemania al objeto de establecer una alianza anglo-alemana. El gobierno alemán condicionó su aceptación al ingreso de Gran Bretaña en la Triple Alianza (Alemania, Italia, Austria-Hungría). El gobierno británico estimó entonces que el precio era demasiado elevado y las negociaciones fracasaron. Sus intentos de negociar con Rusia, en 1901, fueron rechazados por el gobierno del zar.

El gobierno de Gran Bretaña decidió finalmente aceptar una propuesta japonesa para entablar negociaciones. Éstas comenzaron en julio de 1901 y en el mes de diciembre se había llegado a acuerdos previos.

El Almirantazgo británico estaba ansioso de poder retirar unidades navales de Extremo Oriente para poder desplegarlas en aguas más próximas a Gran Bretaña y apoyó con todas sus fuerzas e influencia el que las negociaciones anglo-japonesas tuvieran éxito.

El gabinete británico aceptó la alianza anglo-japonesa a mediados del mes

de enero del año 1902 y el día 30 se firmó la alianza defensiva entre Gran Bretaña y Japón para un período de cinco años. Sus términos eran breves y claros. Los dos gobiernos se comprometían a mantener la integridad y *statu quo* de China y de Corea. Además, se estipulaba que si en el proceso para la consecución de estos objetivos uno de los aliados se viera envuelto en una guerra defensiva con un solo país, el otro aliado permanecería neutral y trataría de limitar el conflicto armado, y que sólo si dos países entraban en guerra contra un aliado, estaría el otro obligado a prestar asistencia. Los aspectos naval y estratégico de la alianza fueron establecidos en una nota de carácter secreto. Cada gobierno acordó en dicha nota mantener en Extremo Oriente una fuerza naval que fuera, en lo posible, superior a la de cualquier tercer gobierno.

El texto del acuerdo preveía mantener, en tiempo de paz, consultas entre las autoridades militares y navales de los dos países. La primera de tales consultas se celebró en el verano del año 1902 en Londres y en ella se debatieron las posibilidades de acción conjunta contra la Doble Alianza, maniobras navales entre unidades de ambos países y las de preparar códigos de señales comunes.

La firma de la alianza anglo-japonesa inicia una nueva era en el proceso de desarrollo de la política de seguridad de los gobiernos de Gran Bretaña, al cambiar su tradicional aislacionismo por procesos de desarrollo coordinados con los otros gobiernos.

La Alianza anglo-japonesa simplificó la solución de los problemas de Gran Bretaña en Extremo Oriente y la complicó en los de Europa.

La alianza anglo-japonesa aumentó las posibilidades de una guerra entre Gran Bretaña y Francia a causa de sus respectivos aliados enfrentados en Extremo Oriente. Una guerra ruso-japonesa alinearía, en principio, en bandos enemigos a Francia y Gran Bretaña. Los gobiernos de estos dos países percibieron, en consecuencia, la necesidad de mejorar sus relaciones.

### *Alianza anglo-francesa* (la Entente Cordiale)

La política de seguridad francesa y sus estrategias de desarrollo habían entrado, después de la humillación de Fashoda, en un proceso de transición y cambio.

El ministro de Asuntos Exteriores de Francia, Teófilo Delcassé (1898-1905), trató de reforzar la posición internacional de su país. Éste fue su objetivo principal; otro complementario y, a veces, en competición, fue hacer de Francia la nación hegemónica del ámbito mediterráneo. Estos dos objetivos determinaron el proceso de desarrollo de la política de seguridad francesa hacia Rusia, Gran Bretaña, Italia, Alemania, Egipto y Marruecos.

Las actividades francesas en el Mediterráneo originaron el impulso decisivo para mejorar las relaciones franco-británicas.

La política de seguridad francesa asignó la máxima prioridad, inmedia-

tamente después de Fashoda, a reforzar su alianza con Rusia. Su objetivo era reestructurarla para poder hacer frente a la posible ruptura del sistema de los Habsburgo. El gobierno francés temía que Alemania pudiera apropiarse de las posesiones de los Habsburgo en el Adriático y amenazar sus planes de hegemonía en el Mediterráneo; por ello persuadió al de Rusia, en agosto de 1899, a ampliar el período de vigencia de su alianza hasta que las posesiones de los Habsburgo fueran adjudicadas de manera satisfactoria a sus intereses.

También trató de ampliar los aspectos militares de su alianza con Rusia para:

- Salvaguardar a Francia de la amenaza alemana.
- Reforzar su posición en relación a Gran Bretaña.

La política de seguridad rusa de expansión en Extremo Oriente continuó después de la aceptación del gobierno ruso de las sugerencias francesas de reestructuración y ampliación de los aspectos militares de la alianza. Esto planteaba problemas entre París y Londres, dada la existencia simultánea de una alianza anglo-japonesa y otra franco-rusa.

El gobierno francés orientó sus negociaciones con el de Italia, basándose en consideraciones tanto de carácter colonial como europeo. Los dos gobiernos firmaron, en 1900, un acuerdo secreto en relación con el norte de África que reconocía los derechos de Italia en Trípoli y los de Francia en Marruecos. El gobierno francés logró en 1902 la promesa del de Italia de que no le atacaría si se viera envuelto en una guerra. Esta garantía secreta anulaba los compromisos contraídos por Italia en su alianza con Alemania y, además de asegurar la frontera francesa con Italia, introducía una cuña en la Triple Alianza (Italia, Alemania, Austria-Hungría): era un triunfo del desarrollo de la política de seguridad francesa, que logró que Londres y Berlín no pudieran ignorar la creciente consolidación de las relaciones franco-italianas.

La firma de la alianza anglo-japonesa había planteado un problema al proceso de desarrollo de la política de seguridad francesa. Cualquier tensión entre Londres y París a causa de sus aliados, Japón y Rusia, podría poner en peligro los objetivos franceses en Marruecos. El gobierno francés, para proteger su alianza con Rusia, evitar problemas con Gran Bretaña y tener las manos libres para poder alcanzar sus objetivos en Marruecos, necesitaba mejorar sus relaciones con el de Gran Bretaña.

Los primeros pasos importantes orientados a lograr tal mejora de relaciones se dieron en el año 1902.

El embajador francés en Gran Bretaña inició tal proceso, el 23 de julio de 1902, con un comentario al ministro de Asuntos Exteriores británico, en el que le expuso que el *statu quo* de Marruecos podría ser imposible de mantener y

sugirió que ambos gobiernos estuvieran preparados para cualquier eventualidad. Observó, además, que su gobierno podría aceptar una futura neutralización de Tánger.

El Ministerio de la Guerra y el Almirantazgo británico pidieron a su gobierno que mantuviera el *statu quo* de Marruecos para proteger los intereses británicos en el estrecho de Gibraltar. El Almirantazgo pidió, como mínimo, la neutralización de Tánger y que se impidiera que Francia pudiera controlar las costas de Marruecos desde Mazagán hacia el Norte. No hubo acuerdo anglo-francés en relación a Marruecos, y en octubre de 1902 el tema fue excluido de la agenda de las conversaciones entre Francia y Gran Bretaña.

En diciembre se produjo una sublevación en Marruecos y la vida de ciudadanos extranjeros estuvo en peligro. Hubo peticiones de intervención militar. Para impedir cualquier intervención de Alemania, el gobierno francés aceptó el punto de vista británico de mantener el *statu quo* de Marruecos, lo que dejaba a Tánger fuera de cualquier control francés.

Los gobiernos de Francia y Gran Bretaña acordaron, el 31 de diciembre de 1902, que en el caso de que fuera necesario intervenir militarmente en Marruecos lo harían España, Francia y Gran Bretaña, con cuyo acuerdo se satisfacía el objetivo francés de excluir a Alemania de cualquier intervención en dicho país; era un gran paso hacia la constitución de una alianza anglo-francesa o Entente Cordiale.

Las relaciones anglo-francesas mejoraron y se hicieron paulatinamente más amistosas. La visita del soberano británico a París consolidó, a principios de mayo de 1903, el proceso de mejoría de relaciones.

Los ministros de Asuntos Exteriores de Francia y Gran Bretaña conversaron, el 7 de julio de 1903, aprovechando la visita del presidente de la república francesa a Londres, sobre las diferencias que mantenían los dos gobiernos sobre Marruecos, Egipto y otros asuntos pendientes. No acordaron nada, pero iniciaron las negociaciones que concluyeron con el acuerdo de abril de 1904 o Entente Cordiale. El gobierno francés aceptó respetar los intereses de Gran Bretaña en el Mediterráneo a cambio de tener manos libres en Marruecos.

La postura del gobierno británico era firme en la cuestión de tener paso libre a través del estrecho de Gibraltar. Esto significaba, en la práctica, mantener las costas africanas de los accesos y estrecho de Gibraltar en manos británicas o en las de poderes navales débiles, como Marruecos o España. El gobierno francés, que no tenía intención de permitir que Gran Bretaña obtuviera el control de las dos orillas del Estrecho, ofreció dejar en manos de España las costas de Marruecos de la orilla meridional del estrecho de Gibraltar, en el caso de que se procediera a la partición de Marruecos.

Las Fuerzas Armadas de Gran Bretaña consideraron, durante algún tiempo, esta salvaguardia francesa como inadecuada. El Ministerio de la Guerra, por ejemplo, insistió a finales de julio de 1903 en su oposición a cualquier acuer-

do que hiciera perder a Marruecos el control de sus costas. Las ganancias en Egipto no compensaban, según el Ejército británico, las pérdidas en Marruecos. El Almirantazgo se hizo eco, a principios de agosto de 1903, de esta preocupación.

El Comité Imperial de Defensa de Gran Bretaña analizó, el 14 diciembre de 1903, el problema planteado al Poder Naval británico al pasar las costas de Marruecos bajo el control de España. El Ejército reiteró sus puntos de vista. El Almirantazgo no le apoyó y argumentó que las objeciones del Ejército se referían fundamentalmente a problemas navales que no eran de importancia suficiente para rechazar las ventajas que se obtendrían de la aceptación del acuerdo anglo-francés en su conjunto. El Almirantazgo sólo requería que España asumiera el compromiso de retener las islas Chafarinas y que no cedería parte de las costas que obtuviera en Marruecos a Francia, punto de vista que fue aceptado por el Comité Imperial de Defensa. El ministro de Asuntos Exteriores actuó en las negociaciones con Francia de acuerdo con esta orientación estratégica, tendente a proteger los intereses navales de Gran Bretaña en el estrecho de Gibraltar.

El acuerdo anglo-francés definitivo indicaba que para garantizar el libre paso por el Estrecho, las dos partes contratantes no permitirían fortificaciones, excepto las españolas ya existentes, entre Melilla y la orilla derecha del río Sebou, en la costa atlántica de Marruecos. Una cláusula secreta estipulaba que esta parte de Marruecos sería adjudicada a España en el caso de que aquel país fuera repartido.

Los acuerdos anglo-franceses tenían dos características peculiares:

- Constaban de cláusulas públicas que prometían el apoyo mutuo entre las partes contratantes en relación a sus derechos en Egipto y Marruecos.
- Constaban de cláusulas secretas para la adjudicación y reparto futuro de dichos dos países.

La guerra ruso-japonesa había comenzado el 8 de febrero de 1904 y el 8 de abril del mismo año se firmó el acuerdo anglo-francés o Entente Cordiale. La posibilidad de este conflicto ruso-japonés en Extremo Oriente había influido en las negociaciones anglo-francesas, al desear tanto París como Londres evitar el verse envueltos en una guerra a causa de sus respectivos aliados.

El compromiso británico de apoyar a Francia en relación con Marruecos condicionó de forma decisiva las relaciones anglo-alemanas.

Las consecuencias político-estratégicas del acuerdo anglo-francés de 1904 fueron muy importantes en las relaciones europeas de Gran Bretaña, especialmente con Alemania. El gobierno británico había optado por un desarrollo de su política de seguridad, que aumentaba en gran medida sus diferencias y discrepancias con la alemana.

## Algunas reflexiones sobre el acuerdo anglo-francés de 1904

La política francesa de penetración pacífica en Marruecos puso en peligro, en 1900, los intereses de la política de seguridad británica en relación con el estrecho de Gibraltar y sus accesos. La ocupación del litoral africano del Estrecho y sus accesos por un poder naval fuerte, como se estimaba el francés, podría poner en peligro el poder naval de Gran Bretaña en el Mediterráneo. El gobierno británico debía evitar que ello ocurriera, para lo cual tenía dos opciones:

- Impedirlo por la fuerza.
- Llegar a un acuerdo con París que produjera el mismo resultado.

El gobierno británico optó por llegar a un acuerdo que le garantizase que el litoral africano del Estrecho y sus accesos no estuviera en manos de un poder naval importante como Francia.

## Planeamientos naval y militar en la Entente Cordiale

La mejora de las relaciones anglo-francesas no se reflejó de inmediato en los planeamientos de las Fuerzas Armadas de ambos países:

- Gran Bretaña siguió planeando operaciones bélicas contra la alianza franco-rusa y Francia siguió planeando operaciones de guerra de corso y de invasión de Gran Bretaña.
- El Alto Mando de las Fuerzas Armadas no estuvo, en ninguno de los dos países, excesivamente preocupado por consideraciones de carácter estratégico, sino por problemas de moral, de organización, de reformas y de material.

### *Planeamiento naval de Gran Bretaña*

La Armada británica, bajo las directrices de lord Selborne (1900-1905) se convirtió en un instrumento efectivo y eficiente del poder naval de Gran Bretaña, que se utilizó, tanto en paz como en guerra, para el desarrollo de la política de seguridad del gobierno británico. Se construyeron unidades navales más potentes y eficaces, y sus tácticas de empleo se mejoraron; la movilización de las flotas se aceleró y sus bases en el Mediterráneo se mejoraron.

Los gobiernos de Gran Bretaña habían decidido desde hacía mucho tiempo basar el desarrollo de su política de seguridad en el poder naval; su estrategia consistía en disponer siempre de un poder naval, integración óptima de medios y bases navales, superior al que resultara de sumar los dos poderes navales mayores de los otros países, objetivo conseguido durante mucho tiempo con un

margen más que suficiente, pero la constitución de la alianza franco-rusa, la aparición de los poderes navales japonés y norteamericano y el creciente incremento del poder naval de Alemania hizo extremadamente difícil mantenerlo. Los gobiernos británicos tuvieron, en consecuencia, que desarrollar su política de seguridad con poderes navales menores.

El Almirantazgo británico estuvo midiendo, en la práctica, su poder naval (PNB), comparándolo con el resultante de sumar los de los miembros de la Doble Alianza (Francia y Rusia), procedimiento de medida que comenzó a dar resultados poco favorables para el PNB en 1901, debido al programa de construcciones navales de Francia. La ecuación estratégica británica basada en  $PNB = PNF + PNR$ , siendo PNF y PNR los poderes navales de Francia y Rusia, pasó a ser PNB menor que  $PNF + PNR$ .

El poder naval se midió hasta bien entrado el siglo XX, sumando el número de buques de guerra de línea (primera y segunda línea). En 1901 los poderes navales eran los siguientes:

PNB = 28 buques de línea; PNF = 17 buques de línea; PNR = 14 buques de línea; Alemania = 14 buques de línea; Estados Unidos = 7, y Japón = 5.

Resultaba, pues, el PNB menor que el  $PNF + PNR$ . Una de las ventajas que el gobierno británico percibió en la alianza anglo-japonesa fue que le ayudaría a disminuir el valor del sumando PNR. La alianza anglo-japonesa se firmó en enero de 1902 y la ecuación se transformó en PNB más PNJ mayor que  $PNF + PNR$  (PNJ = poder naval japonés).

La alianza franco-rusa sirvió al Almirantazgo de referencia para elaborar sus programas de construcciones navales y mantenía ocupados a sus expertos en estrategia naval, que estimaron que los planes navales de la Doble Alianza preveían que las fuerzas navales rusas del mar Negro se reunirían, en caso de guerra, con las francesas en el mar Mediterráneo y, en consecuencia, consideraron al Mediterráneo como principal teatro de operaciones navales.

El Almirantazgo había elaborado planes para que su flota del canal se reuniera, en caso de guerra, con la del Mediterráneo y una vez reunidas atacarían a la francesa. Un destacamento naval se dirigiría más allá de Malta para vigilar los estrechos turcos y proteger el canal de Suez. Estos planes no fueron modificados hasta finales de 1904. En estas fechas el aumento de las fuerzas navales alemanas, el deterioro de las francesas, la derrota de Rusia en Extremo Oriente, la mejora de las relaciones anglo-italianas y la firma en abril de la Entente Cordiale determinaron una revisión de la estrategia naval británica para adaptarla a la nueva situación.

### *Orientación antialemana de la estrategia naval británica*

Los programas de construcción naval alemana de los años 1898 y 1900 no preocuparon excesivamente al Almirantazgo, que no percibió en ellos una seria

amenaza para su poder naval. El secretario parlamentario y financiero del Almirantazgo quedó muy impresionado de su visita a Alemania en 1902, y en septiembre de este año envió un memorándum al gabinete británico en el que afirmaba que Alemania debería ser considerada como un posible enemigo. Sugirió, en consecuencia, lo siguiente:

- Construir una base naval en la costa oriental del país.
- Incrementar la Flota desplegada en aguas nacionales.
- Una revisión de los planes de guerra británicos.

El Primer Lord del Almirantazgo (lord Selborne) informó en octubre al gabinete de su convencimiento de que la nueva Gran Flota alemana había sido concebida y construida para ser empleada en un conflicto con Gran Bretaña, e indicó que serían necesarios tres millones de libras para poder disponer de una flota superior a la suma de las otras dos mayores de los otros países.

El temor a la amenaza naval alemana aumentó progresivamente en el Almirantazgo y opinión pública de Gran Bretaña, temor que no se reflejó inmediatamente en los planes de guerra del Almirantazgo, que no fueron modificados hasta julio de 1904. El director de la Inteligencia Naval elaboró en tal fecha propuestas para el empleo de lanchas torpederas y destructoras en acciones contra la flota alemana y sugirió una manera de bloquear la desembocadura del Elba: esto era lo único que existía en el planeamiento del Almirantazgo para el caso de una guerra anglo-alemana el día del mes de octubre de 1904, en que lord Selborne fue relevado por lord Fisher como Primer Lord del Almirantazgo.

El nuevo Primer Lord dio rápidamente a la estrategia naval británica una orientación antialemana, ordenando a finales de 1904 un nuevo despliegue del poder naval de Gran Bretaña. El mayor cambio tuvo lugar en el Mediterráneo, al ser transferidos cuatro buques de línea de su flota a una nueva flota del canal (antigua flota británica en aguas nacionales) que se constituyó con doce buques de línea listos para ejecutar, de inmediato, operaciones en el mar del Norte.

La antigua flota del canal se convirtió en la flota del Atlántico, constituida con ocho buques de línea que se estacionaron en la base naval de Gibraltar y se le asignó como misión la de reforzar, dependiendo de las circunstancias, a la flota del canal o a la del Mediterráneo.

Este despliegue del poder naval británico fue sólo un nuevo esquema estratégico de distribución de sus medios; contra quién sería utilizado estaba todavía sin definir.

El Almirantazgo estaba convencido, al comenzar el año 1905, de que las disposiciones que había tomado permitirían a su poder naval enfrentarse con éxito a una amenaza tanto de Francia como de Alemania.

### *Planeamiento naval de Francia*

Las fuerzas navales francesas, que habían tenido en 1901 posibilidades de enfrentarse con las de Gran Bretaña, eran en 1904 las de un poder naval de cuarta categoría.

La causa principal del deterioro del poder naval francés fue una anticuada y desacreditada estrategia naval que se convirtió en Francia en doctrina naval oficial durante demasiado tiempo e influyó en la constitución y empleo de su poder naval.

El almirante Aube, en su búsqueda de una razón de ser para la fuerzas navales, volvió en 1880 al concepto del empleo del poder naval en el desarrollo de una guerra al comercio marítimo o guerra de corso utilizado en el siglo XVIII. La propulsión a vapor de los buques y el éxito de las incursiones de las unidades navales de los confederados en la guerra civil americana le convencieron de que la constitución del poder naval para su empleo en una moderna guerra de corso ofrecía a la política de seguridad francesa un medio para neutralizar el poder naval de Gran Bretaña; su teoría era que cruceros rápidos y unidades navales lanzatorpedos destruirían el comercio marítimo y bombardearían las ciudades costeras de Gran Bretaña; argumentaban que tales acciones obstaculizarían de tal manera las actividades de Gran Bretaña que su gobierno se vería obligado, por presión de su opinión pública, a pedir la paz aunque sus flotas de buques de línea estuvieran intactas.

Sus argumentos convencieron a una amplia audiencia de la opinión francesa; la clase política fue fácil de convencer, al ser las unidades navales lanzatorpedos muy baratas en comparación con el precio de los buques de línea y muchos oficiales navales franceses se adhirieron a esta teoría, al considerar que cuantas más unidades tuviera la Armada más posibilidades de mando y de ascenso tendrían.

La doctrina naval de esta Escuela controló, con alguna excepción, la constitución del poder naval de Francia y elaboró su estrategia de empleo. Esta escuela de pensamiento naval se debilitó, en los últimos años del siglo XIX, a causa de las teorías de Mahan, que afirmaban que sólo la derrota de la flota de línea enemiga podría asegurar la superioridad en la mar, y que para ello hacía falta un poder naval basado en buques de línea y no en unidades navales lanzatorpedos. Sin embargo, la adopción por muchas naciones de las teorías de Mahan sobre el poder naval y la estrategia de su empleo, y la posibilidad de ayuda naval de Rusia originó un renacimiento parcial del pensamiento naval ofensivo en Francia.

El Ministerio de Marina francés pareció estar dispuesto, en el período 1899-1902, a autorizar la adquisición de las unidades navales necesarias para poder desarrollar una estrategia de carácter ofensivo y el Parlamento Francés

aprobó en 1900 un programa de construcciones navales que comprendía seis buques de combate de la clase *Patrie* (14.865 toneladas) y cinco cruceros acorazados; con esto parecía que la guerra de corso y la estrategia defensiva había dejado de regular la constitución y empleo del poder naval en el desarrollo de la política de seguridad del gobierno de Francia, hasta que Camilo Pelletan relevó a Lanessan en el Ministerio de Marina y el proceso iniciado se invirtió. Sus dos años y medio en el ministerio representaron un retroceso en el camino emprendido hacia una correcta constitución y empleo del poder naval francés.

Las concesiones del ministro a los sindicatos que representaban a los obreros de los astilleros gubernamentales provocaron huelgas y la paralización del programa de construcciones navales. El creciente aumento del coste del programa originó la revisión de las asignaciones presupuestarias de los buques de combate y en 1905 ninguna de las unidades de la clase *Patrie* había sido terminada ni tampoco programada la construcción de cualquier otra unidad naval a partir del año 1900.

No satisfecho con esos ahorros, el ministro Pelletan disminuyó los gastos en otros aspectos; se redujeron los abastecimientos de carbón, las maniobras navales se realizaron con menor frecuencia y la tercera parte de la flota del Mediterráneo se puso en situación de reserva durante el invierno.

Lo más importante de este período ministerial fue que el ministro hizo prevalecer sus puntos de vista sobre la constitución y estrategia de empleo del poder naval francés sobre los de los almirantes: la guerra al comercio y una estrategia defensiva fueron de nuevo doctrina oficial.

Las mejoras técnicas en las unidades navales y la aparición de los submarinos reforzaron los puntos de vista del ministro Pelletan. El almirante Fournier argumentó, en marzo de 1904, que los submarinos eran el único medio para que Francia pudiera recuperar con rapidez un poder naval adecuado a las necesidades de desarrollo de su política de seguridad; aseguró que la firma de la Entente Cordiale se convertiría, con la existencia de gran número de submarinos franceses, en un objetivo imperativo para el gobierno de Gran Bretaña y, una vez alcanzado este objetivo, Francia obtendría una garantía duradera para su seguridad.

Mientras los franceses estaban consiguiendo mejores submarinos y unidades lanzatorpedos, alemanes y británicos construían buques de línea y de mayor tonelaje y pensaban en la construcción de *dreadnoughts*. Los resultados de la política naval de Pelletan fueron, al cesar como ministro en enero de 1905, los siguientes:

- Francia era un poder naval de cuarta categoría.
- El poder naval de Alemania sobrepasaba al de Francia en número de unidades, tonelaje y potencia de fuego.

### *Planeamiento militar de Gran Bretaña*

El Ministerio de la Guerra y el Ejército de Gran Bretaña seguían la orientación marcada en el llamado memorándum de Stanhope de 1891; este documento definía como misiones del Ejército británico las siguientes:

- Defensa del territorio nacional.
- Proveer efectivos para las guarniciones británicas en Ultramar.
- Preparar dos Cuerpos de Ejército para operaciones en ámbitos coloniales.

Indicaba, de forma explícita, que el empleo de un Cuerpo de Ejército en una guerra en Europa era lo suficientemente improbable como para que la misión prioritaria asignada a las autoridades militares fuera la de organizar y preparar las fuerzas británicas para la defensa del país.

Estas orientaciones fueron cuestionadas después de la guerra bóer. En 1903 el gobierno británico aceptó como válida la concepción de que su poder naval podría neutralizar cualquier amenaza de invasión del país. Los resultados de los análisis de invasiones iniciados en el Comité Imperial de Defensa, en el año 1903, parecieron confirmar este punto de vista del gobierno, aunque algunos de sus miembros no estuvieran plenamente convencidos. La opinión del Primer Ministro y del Comité Imperial de Defensa era que el Ejército había dejado de existir para la defensa del territorio nacional y que su función sería la de desarrollar misiones en la India y en África del Sur y, en caso muy improbable, para la defensa de Canadá. Era también útil para incursiones contra las posesiones coloniales de otros países. Las necesidades de defensa de la India contra un ataque ruso fueron aceptadas como referencia para el tamaño y estrategia del Ejército.

El Ejército mantuvo la responsabilidad de la defensa de Gran Bretaña, pero su máxima preocupación fue su preparación para ser utilizado en Ultramar contra la Doble Alianza.

A finales del año 1904, después de haberse suscrito el acuerdo anglo-francés, el Ministerio de la Guerra estaba perfeccionando posibles operaciones contra las colonias francesas.

Los planes preliminares para una posible guerra anglo-alemana comenzaron a elaborarse en 1903 y en ellos sólo se estimaron como misiones para el Ejército las operaciones anfibas contra las colonias alemanas o la isla de Heligoland; los planes de guerra británicos estaban orientados, a finales de 1904, contra la Doble Alianza a pesar de la Entente Cordiale y las diferencias que existían entre Londres y Berlín.

### *Planeamiento militar de Francia*

En este mismo período de tiempo, el Ejército francés estuvo desarrollando un proceso de cambio y ajuste. Sus generales Bruguère y Pendazec se dedicaron a mejorar la estrategia. Su primer objetivo fue mejorar la coordinación y planeamiento con sus aliados rusos. Los dos Estados Mayores mantuvieron frecuentes reuniones y elaboraron un Plan Estratégico General esquemático para la Doble Alianza que podía aplicarse a una guerra tanto contra Alemania como contra Gran Bretaña.

Los planes contra Gran Bretaña se basaban en:

- Una fuerza francesa de invasión desplegada a lo largo del Canal.
- El reforzamiento de las defensas costeras para rechazar incursiones británicas.
- Rusia amenazaría a la India presionando por Tashkent.

Se tomaron algunas medidas para hacer viable este plan esquemático, como conceder préstamos a Rusia para construir líneas férreas en Tashkent.

Los planes de guerra contra Alemania recibieron mucha mayor atención y recursos para lograr su viabilidad que los elaborados contra Gran Bretaña; un ataque inmediato en dos frentes ofrecía la única posibilidad de éxito y se estimó que Francia aguantaría los ataques iniciales de una gran ofensiva alemana, hasta que la superioridad numérica del Ejército ruso pudiera hacerse sentir con eficacia en el frente oriental alemán.

El Estado Mayor francés solicitó la aceleración de la movilización rusa y el aumento de las tropas rusas disponibles, y obtuvo en 1903 la garantía de una ayuda significativa, al duodécimo día de empezar la movilización, y de disponer de efectivos sustanciales del Ejército ruso en el frente oriental alemán al decimotercero día de movilización.

El general Bruguère elaboró el Plan XV que fue aprobado por el Consejo de la Guerra de Francia en 1903. Los alemanes eran, en este plan, inducidos a realizar una invasión que se sometía durante su ejecución a una contraofensiva francesa. Este plan preveía concentrar tres ejércitos franceses a lo largo de la frontera alemana:

- Uno desplegado en la región próxima a Epinar.
- Otro desplegado en la zona de Toul-Nancy.
- El tercero, desplegado próximo a Verdun.

El Plan XV carecía de posibilidades de defensa a lo largo de la frontera belga, que era el ámbito estimado como crucial en los planes de guerra alemanes contra Francia.

El Plan XV y el Plan Estratégico General esquemático franco-ruso constituyeron la base de la estrategia de desarrollo de la política de seguridad de Francia desde Fashoda.



# ARMADA 2000

José María TREVIÑO RUIZ.



*La Armada tendrá la misión de alcanzar, tanto en paz como en guerra, mediante la disuasión o el empleo de la fuerza, los objetivos marítimos de la defensa nacional.*

(Art. 1, RR. OO. de la Armada.)

## Introducción



L papel de una Marina de Guerra en la defensa de la nación puede concebirse de diferentes formas. La acepción más pobre limitaría el campo a la defensa de la costa y a la seguridad de los accesos marítimos, con la vigilancia en tiempo de paz del mar territorial y de la zona económica exclusiva. Una Marina reducida, apoyada por una artillería de costa y aviones basados en tierra, bastaría para estos fines. Éste es el modelo adoptado por la mayoría de las pequeñas Marinas en el mundo, dadas las indudables ventajas que desde el punto de vista del gasto público ofrece.

Naturalmente, este planteamiento no es aplicable en absoluto a España, que posee dos archipiélagos, Baleares y Canarias, además de dos ciudades, Ceuta y Melilla, y varios peñones en el norte de África, debiendo estar la Armada preparada para asegurar por sí sola la salvaguardia del territorio nacional, comprendidos los archipiélagos y dominios mencionados.

## El concepto estratégico

En los cuatro años transcurridos desde el derrumbamiento de la Unión Soviética, el concepto estratégico, tanto español como aliado, ha cambiado profundamente: ya no navegan por el Mediterráneo buques de guerra soviéticos que puedan suponer una amenaza potencial para nuestra patria ni para el tráfico mercante que toca en nuestros puertos. Tampoco existen hoy 50 divisiones acorazadas capaces de cruzar el corazón de Europa e invadir España por los Pirineos. Ha sido necesario, por tanto, revisar el concepto estratégico que ha dado pie a nuestra defensa en los últimos años. La redacción de un nuevo Plan Estratégico Conjunto (PEC) se está llevando a cabo con esta idea y posiblemente vea la luz en los próximos meses.

Dentro de este nuevo concepto estratégico, que ya no contemplará nuestro tradicional eje naval Baleares-Estrecho-Canarias, sino que tendrá una mayor amplitud de miras y que estará influenciado por los acuerdos de coordinación con la OTAN y nuestro ingreso en la UEO, hay que incluir la nueva percepción de la *amenaza* rebajada al grado de *riesgo*, así como de los medios navales necesarios para contrarrestarlo. Alejado temporalmente el fantasma de una invasión desde el Este, amenaza que condicionó nuestra defensa desde nuestro ingreso en la OTAN, hay que seguir contemplando la posibilidad de una agresión de otra procedencia y, en segundo término, añadir nuestra participación cada vez mayor en operaciones de mantenimiento de la paz (*peace keeping ops.*) y de imposición de la paz (*peace enforcement ops.*), y para ejemplo ahí están los conflictos del Golfo y de la ex Yugoslavia, con la participación en ambos de buques de la Flota.

La Flota y la Infantería de Marina deben ser capaces de proyectar rápidamente una fuerza decisiva en defensa de España y de nuestros aliados cuando así se requiera. Al definir el nuevo PEC como respuesta a la situación estratégica actual, es necesario darle toda la importancia que tiene a la posibilidad de mantener una fuerza naval avanzada y al impacto de su presencia en un escenario determinado; para ello, tal vez sea necesario considerar la actual estructura de la Fuerza e intentar aunar el concepto tradicional de Flota con el más adecuado de Fuerza de Acción Naval (FAN), en uso en otras Marinas occidentales, que comprendería al conjunto de los grupos ALFA y DELTA de la Flota, con el portaviones *Príncipe de Asturias* como eje, más aquellas unidades de la Flotilla de Submarinos, Arma Aérea y el Tercio de Armada que se considerasen necesarias de acuerdo con la misión.

Las fuerzas navales han sido creadas para combatir y vencer; sin embargo, las experiencias recientes de los últimos años destacan el hecho de que la misión más importante de las fuerzas navales, en situaciones no bélicas, es una actuación avanzada con vistas a la prevención de conflictos o al control de la crisis. A veces, incluso, el simple hecho de alistar una fuerza naval basta para resolver una crisis, tal como aconteció a finales de 1993: en pleno cruce de comunicados diplomáticos con las autoridades de Guinea Ecuatorial debido a la detención injustificada de varios súbditos españoles, el simple hecho de que un diario publicase en portada que el Grupo ALFA, con el *Príncipe de Asturias* al frente, se estaba alistando para intervenir bastó para que las aguas volviesen a su cauce. Más recientemente la crisis internacional producida por el despliegue de varias divisiones de la Guardia Republicana iraquí en las proximidades de la frontera con Kuwait se resolvió rápidamente con el envío del portaviones estadounidense *George Washington* a la zona.

Las fuerzas navales son, por consiguiente, el corazón de las operaciones de presencia avanzada en tiempo de paz y de la respuesta marítima a la crisis, y tienen una gran importancia al poder evitar la transición de la crisis al con-

flicto, y en la posterior vigilancia del cumplimiento de los acuerdos de paz o de las resoluciones de la ONU.

### **El planteamiento estratégico**

Nuestros intereses nacionales, tanto económicos como de seguridad, se encuentran a caballo de dos escenarios, el mar Mediterráneo y el océano Atlántico. La situación geoestratégica bloqueante de España, gracias al estrecho de Gibraltar, facilita la comunicación libre entre ambos mares, a diferencia de Francia, que se ve obligada a mantener dos flotas. No obstante, los intereses de España pueden verse amenazados en el litoral mediterráneo, y es ahí donde la presencia naval puede ser determinante para evitar conflictos o la evolución no deseada de una crisis regional.

Por su situación geográfica, España es una nación marítima, y nuestra estrategia no debe limitarse al ámbito terrestre. No olvidemos tampoco que las líneas vitales de aprovisionamiento transcurren por el mar, y que tan sólo una insignificante parte, inferior al 10 por 100, de nuestro tráfico de mercancías se realiza por tierra o vía aérea. Por consiguiente, el mantenimiento de las líneas de comunicaciones marítimas (SLOC) nos obliga a poseer los medios navales para asegurar la llegada de recursos a España, especialmente el crudo que mueve nuestra industria.

Las fuerzas navales, además de llevar a cabo cualquier tipo de operación en apoyo de nuestra estrategia nacional, siguen teniendo la tradicional misión de desarrollar una diplomacia preventiva y de apoyar nuestros intereses allí donde se las requiera. Además, los buques de la Flota, adiestrados y preparados para el combate, desempeñan un papel primordial en la demostración de nuestras intenciones y de la capacidad de colaboración con la OTAN y la UEO. En resumen, la referida Fuerza de Acción Naval puede proporcionar los medios operativos necesarios para las operaciones de paz y los requerimientos iniciales para la conducción de una crisis en evolución o de un conflicto de baja intensidad de ámbito regional.

### **La Fuerza de Acción Naval y sus necesidades**

La eficacia de la actuación de la Fuerza de Acción Naval exige una composición homogénea y complementaria de acuerdo con su misión. No puede existir una fuerza naval destacada en un entorno hostil si no dispone de medios antisubmarinos, antisuperficie y antiaéreos, lo que presupone la inclusión de unidades antisubmarinas de superficie, de submarinos de ataque, de una adecuada defensa antiaérea en la mar, unidades aéreas embarcadas, buques logísticos capaces de apoyar durante prolongados períodos en la mar al conjunto de unidades navales, etcétera.

La posesión de una Fuerza de Acción Naval de estas características está limitada a un reducido número de naciones, número que debe incluir a España por sus intereses vitales y posición estratégica. Esto implica ante todo una adecuada política presupuestaria que apoye en recursos materiales y humanos el mantenimiento de este instrumento de la defensa que hemos definido como Fuerza de Acción Naval.

Para que la disuasión exista debe ser creíble; por consiguiente, la credibilidad militar y política de la Fuerza de Acción Naval deben apoyarse en la existencia de una potente capacidad ofensiva aeronaval y en un elevado grado de adiestramiento.

La reciente iniciativa de las naciones del flanco sur de la OTAN, Francia, Italia y España, de crear una fuerza combinada aeronaval en el Mediterráneo demuestra la importancia de contar con una FAN capaz de proporcionar estabilidad en el *Mare Nostrum* en un momento determinado, permitiendo a España mantener su autonomía en la toma de decisiones y manifestar al mismo tiempo su solidaridad con los aliados, poniendo sus medios navales, adiestrados y equipados, listos para intervenir a corto plazo durante un período limitado de tiempo. Algún observador internacional ha señalado que desde que acabó la guerra fría no hacemos nada más que intervenir en pequeñas guerras calientes o conflictos de baja intensidad. Lo que sí es cierto en el mundo actual es que la inestabilidad regional es cada vez mayor debido a estos pequeños conflictos. No olvidemos que actualmente en el seno de la federación rusa existen una decena de guerras no declaradas que afectan a la estabilidad del gigante de los Urales y, por consiguiente, a toda la Europa occidental, sin mencionar el problema de las cabezas nucleares sin controlar y diseminadas por las antiguas repúblicas soviéticas.

### **El nuevo concepto CJTF (Combined Joint Task Force)**

Ni los Ejércitos de Tierra o del Aire ni la Armada disponen por sí solos de la capacidad militar necesaria para responder ante cualquier crisis o amenaza. La doctrina militar moderna requiere que los tres operen conjuntamente para que puedan actuar con éxito en todas las situaciones previsibles: en paz, crisis, conflictos de baja intensidad, operaciones de restablecimiento de la paz, etc. El incremento del poder ofensivo y la potencia de fuego conseguidos con la integración de todas las armas que se pretende obtener en una operación conjunta es algo inherente a una fuerza naval expedicionaria. Un grupo de combate con portaviones integra diferentes tecnologías y capacidades de combate que le permiten dominar el espacio aéreo, de superficie y submarino, necesarios para el desarrollo de las operaciones en un escenario marítimo.

La formación de una Fuerza de Acción Naval Combinada (FANC) con otras naciones en el Mediterráneo se ajustaría al nuevo concepto estratégico

de la OTAN denominado CJTF o Fuerza Operativa Combinada/Conjunta. Este nuevo concepto se ciñe a la necesidad de disponer de un medio militar de alto nivel destinado a ser empleado rápida y efectivamente en un teatro de operaciones, lo que representa poseer los medios de proyección de una fuerza multinacional capaz de intervenir de forma conjunta. Los principales medios con que contaría esta fuerza combinado/conjunta serían la proyección aeronaval de los portaviones y la proyección anfibia sobre tierra. Portaviones y buques de desembarco con fuerzas de Infantería de Marina, en unión de los escoltas que permitan obtener el dominio del mar y los buques de aprovisionamiento que aseguran movilidad y autonomía, se mantendrían juntos en una misma fuerza coherente y combinada, lista para comenzar la acción. Esta forma de acción ha inspirado recientemente la constitución de la CJTF norteamericana que ha intervenido en Haití de forma eficaz e incruenta, CJTF que en el futuro servirá como complemento convencional a la disuasión nuclear que hasta ahora han ejercido los Estados Unidos con sus misiles de cabeza nuclear.

Economía de medios, concentración de fuerzas, unidad de doctrina y de mando han presidido la creación de la CJTF por parte de la OTAN, cuya doctrina más reciente define a la CJTF como «una fuerza temporal creada para llevar a cabo una misión específica de naturaleza operacional». Una CJTF debe incluir fuerzas de al menos dos ejércitos y de dos o más naciones. El Comité Militar de la OTAN prevé tener lista la doctrina de la CJTF para 1995. La composición y designación de las unidades que formarán la CJTF está aún por definir, pero España podría aportar la FAN antes descrita, a semejanza con el Ejército de Tierra que ha ofrecido su Fuerza de Acción Rápida (FAR) al ARRC o Cuerpo de Reacción Rápida de ACE (Mando Aliado de Europa). Esta aportación supondría aceptar su responsabilidad por su posición geoestratégica en el Mediterráneo y sobre todo en el Estrecho, pudiendo incluso ofrecerse para albergar al futuro Cuartel General de la CJTF en el recinto de la Base Naval de Rota, restándole de esta forma importancia a las instalaciones navales del Peñón y consiguiendo así un peso específico mayor que el que tenemos ahora dentro de la Alianza, de acuerdo con la política de defensa recientemente expresada por el ministro de Defensa de una mayor cooperación con la Alianza, sin contravenir los términos del referéndum sobre la OTAN.

La creación de la CJTF por parte de la OTAN no excluye la cooperación con la UEO o la ONU, tal y como ocurre actualmente en el Adriático, donde las unidades navales de la UEO y la OTAN actúan de forma coordinada bajo un mismo mando, gracias a la coincidencia de las naciones miembros y de su doctrina naval.

## El futuro de la Armada

La razón de ser de la Armada está enfocada hacia su capacidad de proyectar la fuerza desde el mar en aquellas zonas y regiones que así lo requieran. Por consiguiente, debemos estructurar nuestra fuerza naval de forma que tenga capacidad aeronaval y anfibia, así como una potente componente submarina, respondiendo así a los retos del nuevo orden mundial enfocado a eliminar los posibles conflictos de baja intensidad regionales. Con estas premisas, nuestra Armada debe ser capaz de llevar a cabo los siguientes cometidos:

- Proyección de la fuerza naval sobre tierra.
- Control de la mar en nuestra zona de interés estratégico.
- Disuasión creíble en nuestro entorno y ámbito regional.
- Protección del tráfico marítimo y líneas de comunicaciones marítimas (SLOC).

En otro orden de ideas, la contribución, junto a nuestros aliados, al potencial militar de la Unión Europea constituye una gran responsabilidad de la Armada. En el nuevo orden mundial, cualquiera que sea la tendencia de los dirigentes del Kremlin sería una imprudencia total ignorar su gran potencial militar, tanto convencional como nuclear. No olvidemos que la actual crisis económica que sufre Rusia, y que afecta, como es lógico, a sus Fuerzas Armadas, puede cambiar de signo en una década, y si la Unión Europea no ofrece una disuasión creíble, volveremos de nuevo a la situación de incertidumbre de los años de la guerra fría. Por tanto, España debe mantener un potencial naval creíble que le permita participar responsablemente en la defensa de Europa.

La construcción de la defensa de Europa, contemplada en el Título V del Tratado de Maastricht, señala a la UEO como su brazo armado. La doble pertenencia de España a la UEO y a la OTAN le obliga a contar con medios navales suficientes para participar al lado de sus aliados en ambas organizaciones.

La adquisición de los medios navales contemplados en el Plan Altamar 90/2 y en el posterior proyecto de Plan de Transición debe constituir un objetivo primordial de la política de defensa de España, comprometiéndose a asignar las correspondientes partidas presupuestarias para su consecución, sin recortes imprevistos que pongan en peligro tanto la operatividad de la fuerza como su continuidad por los sucesivos desguaces sin reemplazo. Y en este doloroso capítulo hay que resaltar, además de las recientes bajas de los cinco últimos destructores, la desaparición de 51 patrulleros en los dos últimos años, algunos de ellos todavía valiosos, que han supuesto la casi extinción de las Fuerzas de Vigilancia Marítima, en un momento en que la vigilancia de la Zona Económica Exclusiva y del mar territorial requieren un gran número de unidades para llevar a cabo una adecuada vigilancia pesquera y

evitar el tráfico de drogas y emigrantes, problemas que afrontan otras Marinas occidentales con todos sus medios y buques.

La entrega a finales de 1994 de la última FFG supone la inactividad forzosa de los astilleros especializados en la construcción de fragatas, a menos que se inicie sin dilación la construcción de las cinco fragatas F-100, programa al que seguiría el de las F-110 como relevo de las *Baleares*, próximas a finalizar su vida operativa.

## Conclusiones

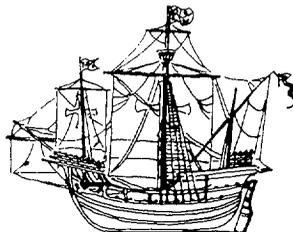
España al entrar en el año 2000 debe contar con una Marina moderna y equilibrada que le permita asegurar su defensa en el ámbito marítimo y cumplir sus obligaciones dentro de la UEO y la OTAN.

Para ello, la creación de una Fuerza de Acción Naval, lista para intervenir en cualquier escenario próximo durante un período limitado de tiempo y ante todo tipo de amenaza, al lado de nuestros aliados, debe ser un objetivo prioritario.

La falta de percepción actual de una amenaza, rebajada al grado de riesgo, no debe confundirnos y hacer bajar la guardia, dada la situación actual de inestabilidad provocada por conflictos de baja intensidad a los que hay que vigilar y controlar para que no degeneren en conflictos generalizados.

El concepto de la CJTF de la OTAN debe igualmente ser asumido por la Armada, incluyendo cada vez más en su doctrina y en sus ejercicios la cooperación con otros ejércitos.

Para que la Armada pueda ejercer una disuasión eficaz y creíble debe contar con modernas unidades en un número suficiente; por ello, y una vez capeados los malos tiempos de los recortes de años pasados, debe llevarse a feliz término la consecución del Plan Altamar, dado el cambio de tendencia del presupuesto de Defensa para 1995. Por consiguiente, es necesario acometer sin dilación la construcción de las fragatas F-100 y posteriormente las F-110, algo que permitiría a la Armada contemplar con un cierto optimismo su entrada en el año 2000.



## 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, cuya extensión no excederá de más de 15 folios, se remitirán mecanografiados a dos espacios en papel tamaño DIN-A4, o similar en el caso de que se utilice ordenador, por una sola cara y dejando margen suficiente a la derecha para correcciones; 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.).

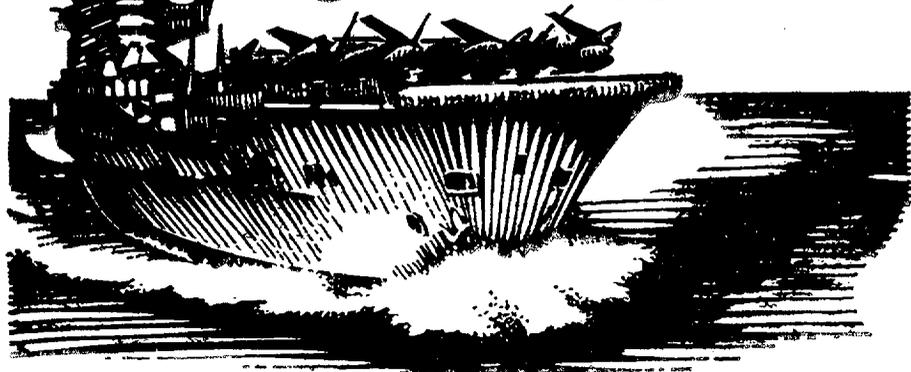
Las fotografías, gráficos y, en general, ilustraciones deberán acompañarse del pie o título, e indicarse el lugar del texto donde deban figurar. Si son muchas, se indicará su orden de preferencia para el caso de que no puedan publicarse todas. En todo caso deberá citarse su procedencia, si no son del 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 de la dirección completa, con distrito postal, del autor, deberá figurar su firma.

# TEMAS PROFESIONALES



## ASIGNACIÓN DE MANDOS A FLOTE

### Introducción

**P**ARA conocer la forma en que los componentes de un grupo responden a un determinado perfil profesional, se suele utilizar un procedimiento de evaluación que se basa en algún tipo de conversión numérica. El método general consiste en definir el perfil por medio de una serie de características que se incorporan a continuación a una fórmula matemática; posteriormente se establece una escala numérica para cada una de dichas características y se va dando a los individuos de la muestra el valor que le corresponda en cada una de ellas y, finalmente, estos valores se introducen en la fórmula. Con este método se obtiene una cifra final que da idea de la medida en que cada uno de ellos responde al modelo buscado: su gran ventaja es la facilidad con que nuestro cerebro, especialmente preparado para la comparación numérica, asimila y maneja el resultado obtenido.

No hay ninguna objeción que formular a tal procedimiento; es más, si se le acompaña de unos criterios de aplicación bien definidos y no excesivamente cambiantes, y todo se apoya en una bien elaborada documentación individual, hay que admitir que los resultados que ofrece son aceptables y que, si no responden a la solución óptima, se aproximan bastante a una buena solución.

Recurriendo brevemente a un planteamiento teórico, podemos recordar que al tratar de organización o, como en este caso, de una metodología, hay que diferenciar entre lo que representa el «plan general» y su «plan de estructura». De acuerdo con la teoría orgánica, «un propósito o necesidad permanente debe dar lugar a una organización permanente». No obstante, una vez que se ha definido claramente la necesidad y se han diseñado los trabajos para su obtención, si la complejidad de los mismos lo requiere, hay que desarrollar su «plan de estructura». Durante dicho trabajo conviene tener en cuenta que lo permanente debe reservarse para las líneas maestras del método; no es bueno que otros muchos detalles estructurales sean inmutables. En consecuencia, cualquier cambio ambiental o aportación crítica sobre el mismo debe ser estudiado e incorporado si procede, con la idea de que servirá para enriquecerlo y mejorarlo. La estabilidad de un sistema no debe condenarlo a la inmovilización.

El Sistema de Selección de Mandos a Flote utilizado por la Armada se inspira en una metodología como la enunciada y lleva una docena de años en funcionamiento, período durante el que ha experimentado, como se verá más adelante, algunos cambios en su estructura. Pero quizá lo más importante que presenta es que su balance de resultados refleja el objetivo perseguido por la Armada: que accedan al mando los oficiales que han demostrado mayor cualificación profesional. Si bien conviene reconocer que, en determinadas ocasiones, tras la finalización de los trabajos de evaluación, al darse a conocer las relaciones de oficiales designados para el Mando, ¿quién no ha echado en falta alguna vez un determinado nombre? En las líneas que siguen he tratado de encontrar una explicación a esta pregunta. No es mi propósito entrar en otros aspectos que no sean, exclusivamente, los del procedimiento de evaluación de los oficiales que deben acceder al Mando a Flote. En consecuencia, no voy a tratar el tema de la adjudicación posterior de mandos concretos a cada uno de los seleccionados.

Como se ha comentado, el Sistema de Selección de Mandos vigente en la Armada no ha permanecido inmóvil, más bien es el resultado de los cambios introducidos en otros anteriores. Incluso a corto plazo, la nueva normativa sobre informes personales y alguna otra reciente disposición puede que exijan nuevos cambios. No obstante, parece que algunas de sus líneas maestras, como sería la adjudicación de los Mandos por Selección, han de mantenerse. Por consiguiente, las opiniones expresadas en este artículo posiblemente continuarán mereciendo algún tipo de consideración en futuros procedimientos para la Asignación de Mandos.

## **El Sistema**

El Sistema de Asignación de Mandos a Flote de 1990 aportó dos novedades. Por una parte, incrementaba la duración del ciclo de evaluación, que dejaba de ser semestral para pasar a anual, y por otra descartaba la publicación de provi-

siones de vacantes para el Mando en los empleos de capitán de corbeta y fragata. Nunca antes, que yo recuerde, se había utilizado para estos empleos el procedimiento de libre designación sin petición previa de destino, como entonces se venía a implantar.

Aun incluyendo estas dos novedades, el Sistema de 1990 mantenía el criterio que introdujo en nuestra Armada otro anterior, promulgado en 1982, que consistía en el abandono del automatismo del escalafón y el inicio, a partir de entonces, del procedimiento de selección para la asignación de Mandos en los empleos de capitán de corbeta y capitán de fragata, cosa que ya se venía haciendo con los Mandos de capitán de navío.

A pesar de que en 1982 algunos pronosticaron una corta vida a la Selección, este criterio consiguió mantenerse en el siguiente Sistema de 1987 y más tarde quedó sancionado por la Ley 17/89.

### **La fórmula. Un primer análisis**

La metodología descansa en la cuantificación de un cierto número de informes personales y de determinados aspectos profesionales de un frente de oficiales, utilizando la fórmula siguiente:

$$Y = T + E + M + R + U$$

En ella cada componente responde a una fórmula particular (1), y tiene la denominación siguiente:

- T: Evaluación correspondiente a destinos de TIERRA.
- E: Evaluación correspondiente a destinos de EMBARQUE.
- M: Evaluación correspondiente a destinos de MANDO.
- R: Evaluación correspondiente a MÉRITOS.
- U: Evaluación correspondiente a PRESTIGIO.

Al analizar los dos últimos, se aprecia que el sumando R no incorpora en su fórmula ningún coeficiente de comparación entre evaluados; en consecuencia, el resultado obtenido por cada oficial en este sumando responde objetivamente a su propia trayectoria profesional. Lo mismo se puede decir del sumando U, si bien con alguna reserva ya que éste incorpora cierta comparación entre los oficiales del frente, aunque lo hace sin establecer baremos matemáticos.

En cambio, los sumandos T, E y M son comparativos. Quiere decir que la obtención de cada uno de ellos responde a unas fórmulas que tienen

---

(1) No se ha creído necesario incorporar al artículo las fórmulas parciales de cada sumando, que pueden ser consultadas en el documento oficial. En cualquier caso, han sido analizadas, se han obtenido conclusiones de ellas y se presentan los valores que toman para los casos analizados.

introducidos unos criterios de comparación entre los diferentes oficiales del frente.

Obviamente, la comparación incorporada a los tres primeros sumandos tienen su repercusión en los resultados, o lo que es lo mismo, con esos criterios la Armada define de alguna manera el grupo de personas que quiere obtener. Por tanto, antes de avanzar por otro camino, se impone un estudio de dichos criterios.

### Tres criterios

El proceso seguido para la obtención de la fórmula matemática debió ser un tránsito probablemente plagado de decisiones intermedias que con seguridad exigieron el establecimiento de buen número de criterios. Algunos de ellos, quizá de rango menor, se salen de lo que persigue este artículo; otros, cuya consideración sería potestad del mando, no son discutibles. En esta línea de razonamiento, me voy a referir a tres de los criterios no pertenecientes a la clase anterior, que parecen los más relevantes. Serían los siguientes:

- Consideración exclusiva de la parte de informes personales correspondientes a los años más recientes de la trayectoria profesional.
- Ponderación significativa de los informes correspondientes a los mandos desempeñados, contrarrestando las desviaciones producidas por exceso/defecto de tiempo de mando sobre el tiempo normal. Ambos matices quedan resueltos por medio de coeficientes matemáticos.
- Ponderación de los informes correspondientes a destinos a flote, amortiguando la repercusión generada por las desviaciones de tiempo de embarque cuando es necesario, que igualmente quedan resueltos con coeficientes matemáticos.

El primer criterio parece bastante razonable, ya que en principio la trayectoria de los años más recientes puede ser suficiente y, desde luego, presenta un mayor contenido de actualidad sobre la realidad profesional. No obstante, hay que prestar la máxima atención a la forma de aplicar esta idea, porque puede introducir distorsiones en los resultados. En cualquier caso, con un análisis como el que se presenta más adelante parece posible detectar la distorsión y en su caso mejorar la aplicación de este primer criterio.

Respecto al segundo y tercer criterios responden al lógico razonamiento de que si se está tratando de seleccionar comandantes a flote, la información de mayor interés a tener en cuenta es la correspondiente a los mandos y embarques desempeñados anteriormente.

De este primer análisis se puede concluir que, además de necesarios para dirigir el trabajo de selección, los tres criterios son francamente razonables, si

bien no conviene olvidar la reserva manifestada sobre la aplicación del primero de ellos.

Pasemos pues a conocer el funcionamiento de los tres criterios dentro de las fórmulas.

### **Aplicación y análisis del primer criterio**

El criterio del número total de informes a considerar se aplica en la forma siguiente:

Para mando de teniente de navío:

— Considera la colección de informes completa (unos 10 ó 12).

Para mando de capitán de corbeta:

— Considera la colección de informes completa, excepto los del empleo de alférez de navío (unos 15 informes)

Para mando de capitán de fragata:

— Considera los informes correspondientes al mando en el empleo de teniente de navío, todos los del empleo de capitán de corbeta y los de capitán de fragata hasta la fecha (unos 12 informes).

Para mando de capitán de navío:

— Considera los informes correspondientes al mando de capitán de corbeta, todos los del empleo de capitán de fragata y los de capitán de navío hasta la fecha (unos 9).

Si consideramos nuevamente que la finalidad del trabajo es la clasificación para mandos a flote, es razonable que tomen mayor importancia e interés los informes que, dentro de los totales por empleos estimados, corresponden a embarque y, por tanto, van a entrar a formar parte del sumando E. Se estima que sería la media siguiente (los años mandando sólo se tienen en cuenta para el sumando M, no para el E):

Para el mando de teniente de navío: ocho informes.

Para el mando de capitán de corbeta: siete informes.

Para el mando de capitán de fragata: dos informes.

Para el mando de capitán de navío: cero informes.

Los números resultantes de la ampliación de este primer criterio presentan un desequilibrio bastante significativo. En los empleos de capitán de fragata y capitán de navío es realmente escaso o nulo el número de informes de embarque que se consideran. No parece que con tan exigua o inexistente muestra para la valoración del sumando E, se pueda obtener en todos los casos un buen resultado final.

El oficial de Marina cuando realmente tiene continuidad en destinos de embarque es en el empleo de teniente de navío; es éste un empleo íntimamente ligado a destinos a flote. Durante los años de embarque de teniente de navío acumulamos formación suficiente como para realizarnos plenamente y con madurez en los buques; se acepta en general que el teniente de navío es el eje de la operatividad de los buques. Su forma de desenvolverse a bordo en este período viene a definir en muchos sentidos su futuro profesional y la calidad de su trabajo a bordo suele ser un anticipo de lo que en el futuro puede realizar.

Parece lógico, pues, que para asignar mando a los capitanes de fragata o capitanes de navío, y ante la carencia de algo más actual, se recurra a los informes de teniente de navío embarcado si se ha de valorar el sumando E. En caso contrario, para capitán de navío no existiría ningún dato disponible y para capitán de fragata sólo se podrían considerar los dos años de embarque de capitán de corbeta, período éste que podría ser calificado de anecdótico en la carrera, dicho esto en el mejor sentido; es decir, como algo que no viene a definir nuestra trayectoria desde el punto de vista de oficial embarcado. (No olvido que algunos capitanes de fragata embarcan como jefes de Estado Mayor; Segundos, en buques o en el Estado Mayor de la Flota, pero se considera que representan un número poco significativo para los totales manejados. En cualquier caso, son una excepción que por estar «pisando cubierta» resultan razonablemente favorecidos.)

Sirva como resumen de lo dicho el cuadro que se presenta a continuación. En él se indica el número total de informes que analiza el órgano de trabajo para la asignación de mando en cada uno de los empleos indicados. Junto a los totales, cada columna indica la parte que corresponde a destinos de tierra (sumando T), destinos de embarque (sumando E) y destinos de mando (sumando M).

#### NÚMERO DE INFORMES A CONSIDERAR

	TOTAL	T	E	M
CC	15	7	7	1
CF	12	8	2	2
CN	9	6	0	3

Como se puede apreciar, la columna T mantiene un nivel numérico aceptable; en la columna M se observa una tendencia ascendente dentro de lo limitado de sus valores; en cambio, llama la atención la caída que se produce en la columna E.

### Aplicación y análisis del segundo y tercer criterio

Se trata ahora de estudiar la forma en que se materializa la ponderación dentro de las fórmulas parciales y cómo se contrarrestan las desviaciones de tiempos. Para ello se va a calcular el rango numérico de cada sumando.

Como no es de interés entrar en cálculos matemáticos, y puesto que a los fines del artículo lo que interesa es disponer de referencias numéricas más que de datos absolutos, me ha parecido conveniente trabajar con un modelo que en principio respondería a la carrera normalizada siguiente:

*Modelo.*—Como el primer empleo que presenta una caída en la muestra de informes de embarque es el de capitán de fragata, se fija un modelo que corresponde a la situación actual de un capitán de fragata con tres años de antigüedad, próximo a la evaluación para el mando y que ha tenido la trayectoria siguiente:

Alférez de navío: tres años en el empleo. Los tres embarcados.

Teniente de navío: once años en el empleo. Cinco embarcado. Uno mandando. El resto en tierra.

Capitán de corbeta: ocho años en el empleo. Dos embarcado. Uno mandando. El resto en destino de tierra.

Capitán de fragata: tres años en el empleo destinados en tierra. (Como he comentado anteriormente, la posibilidad de embarque de capitán de fragata, sin ser comandante, se considera poco representativa en número).

Igualmente, para simplificar, se ha considerado que todos los destinos de tierra que ha desempeñado el modelo tienen coeficiente de 1,1 (2). Además se considera que siempre ha recibido la calificación B en todos los apartados de sus informes (la escala de valores numéricos que se considera es  $A = 20$ ,  $B = 18$ ,  $C = 16$  puntos y así sucesivamente), y sus recompensas, cursos, etcétera, equivalen numéricamente a esa misma puntuación.

Los sumandos de la fórmula para el modelo establecido presentan los valores siguientes:

$$T = 8 : 8 \times 18 \times 1,1 = 19,8.$$

$$E = 2 : 2 \times e^{-0,5} \times 18 \times 2 = 21,8.$$

$$M = 2 : 2 \times e^{-0,5} \times 18 \times 4 = 43,6.$$

$$R = 18.$$

$$U = 18.$$

(2) Los diferentes destinos de tierra reciben un coeficiente entre 0,8 y 1,2, según la importancia del mismo.

Más que otra cosa, a la vista de estos resultados conviene *enfaticar* que lo verdaderamente importante es el rango numérico de cada sumando, ya que ello refleja su influencia en el resultado final. Destaca el valor que toma el sumando M, así como la importancia, algo más limitada, del sumando E a causa de los coeficientes aplicados (3). Igualmente destaca que el número «e» con exponente negativo —función exponencial— se utiliza para contrarrestar en parte la elevada repercusión numérica que se produciría como consecuencia de los desvíos de tiempo de permanencia embarcado o mandando. Repercusión que, aunque amortiguada, viene provocada probablemente por lo limitado de la muestra manejada.

Veamos a título de ejemplo algunos desvíos de tiempo que se han dado y pueden seguir dándose en algunas trayectorias profesionales y apreciemos cómo repercuten en las fórmulas, a pesar del número «e».

Para un embarque de un año en el empleo de capitán de corbeta, con dispensa del otro para acceder al mando, todos los sumandos se mantienen constantes, excepto T y E, que tomarían los valores siguientes:

$$T = 9 : 8 \times 18 \times 1,1 = 22,3.$$

$$E = 1 : 2 \times e^{-0,25} \times 18 \times 2 = 14.$$

Y para una dispensa total del embarque del capitán de corbeta serían:

$$T = 10 : 8 \times 18 \times 1,1 = 24,8.$$

$$E = 0.$$

A la vista del rango numérico total del *modelo* ( $Y = 121,2$  puntos), el comentario a los dos últimos casos aparece bastante claro: a consecuencia de lo limitado de su muestra, el sumando E se ve sometido a grandes variaciones originadas por pequeños cambios en la trayectoria profesional, como es el estar embarcado un año más o menos. Con una muestra más representativa se evitaría lo anterior y al sumando E le ocurriría como al sumando T que no tiene necesidad de ningún coeficiente compensatorio (número «e»). En este caso sólo se mantendrían los coeficientes adecuados para ponderar debidamente los tiempos de mando y embarque.

En otras palabras, los dos años a flote de capitán de corbeta son una muestra tan exigua que cualquier desvío de tiempos tiene una elevada repercusión sobre la suma T + E (disminución de 5,3 puntos en el primer caso y de 16,8 en el segundo).

---

(3) Para el modelo que se fija, los destinos de embarque reciben un coeficiente de 1,213 ( $= 2 \times e^{-0,5}$ ) y los de mando a flote 2,426 ( $= 4 \times e^{-0,5}$ ).

## Conclusiones

La cuestión planteada en relación con los años de embarque (no de Mando) de los oficiales de Marina, a efectos de Asignación de Mandos en los empleos de capitán de fragata y capitán de navío, es, a semejanza de las monedas, única, pero tiene dos caras:

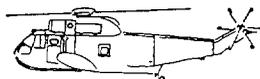
- Una es que se está considerando una reducida o nula muestra de informes (los de dos años en el empleo de capitán de corbeta para los capitanes de fragata y ninguno para capitanes de navío), que no parece respondan a nuestra realidad profesional como oficial embarcado. Se cree que teniendo en cuenta los informes de teniente de navío, mejoraría el sistema; *enfaticando* además, que a la hora de asignar mandos de buques, los últimos años de teniente de navío, no parecen excesivamente lejanos y faltos de actualidad.
- La otra cara de la moneda es que con la consideración exclusiva de los informes correspondientes a los dos años de embarque en el empleo de capitán de corbeta, las desviaciones de tiempo tienen excesivo impacto en los resultados. (Sirva como comentario que para tan escasa muestra, incluso las relaciones informante-informado pueden tener demasiada influencia.)

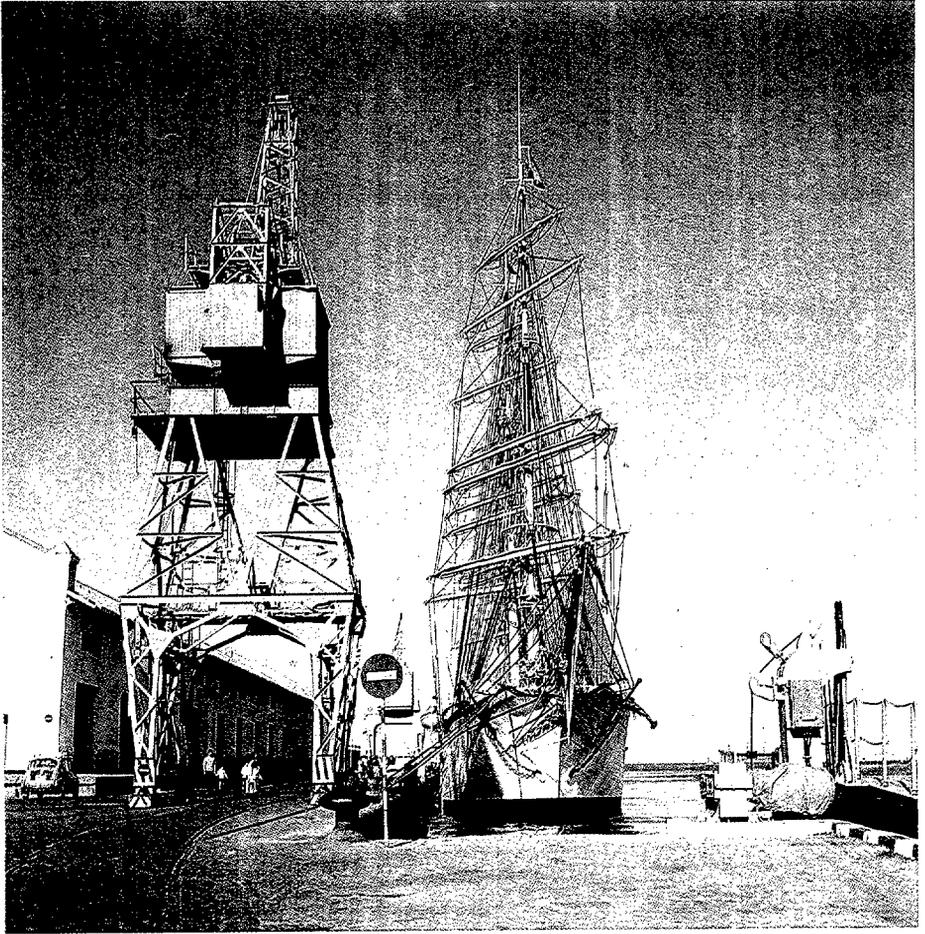
La doble faceta del problema quedaría resuelta y, en consecuencia, los resultados responderían con mayor fidelidad a la trayectoria profesional de cada uno de los evaluados si, como se ha propuesto, se considerase una muestra más amplia.

## Comentario final

Dentro del sistema de selección que estamos utilizando en la Armada, me ha parecido una cuestión de importancia el número de informes personales a considerar. Como queda dicho más arriba, no se ha entrado en otros aspectos que pueden haber sido objeto de diferentes opiniones en determinados momentos. Por tanto, el análisis que se presenta y sobre el que se acepta cualquier comentario, está redactado en clave monotemática a sabiendas.

José Luis DE DIEGO JIMENA





*Grúas y jarcias.* Autor: J. del Cuvillo.

# LOS GRADOS DE EFICACIA OPERATIVA Y EL MANTENIMIENTO

## Introducción



El establecimiento de los Grados de Eficacia Operativa para cada sistema de los buques de una misma clase tiene una importancia capital. De ello puede depender, y de hecho depende, que una acción de mantenimiento sea clasificada como incidental y, por tanto, ejecutarse inmediatamente.

De esos Grados de Eficacia Operativa dependerá también que el período operativo se ajuste a lo programado por el Mando Operativo.

Por último, de la coincidencia o sintonía de criterios entre esos Grados de Eficacia Operativa y las posibles variaciones en la Situación Operativa de una unidad dependerá, asimismo, que la disponibilidad operativa sea la programada y no se vea reducida por retrasos administrativos y/o logísticos.

## El mantenimiento

De acuerdo con el Reglamento de Mantenimiento y desde el punto de vista de la disponibilidad operativa del buque, el mantenimiento puede realizarse en dos períodos. El mantenimiento en el período operativo, que es aquel que se efectúa para asegurar la disponibilidad operativa del buque y el mantenimiento en el período de obras normales o de gran carena que se efectúa para garantizar la fiabilidad del buque durante su siguiente período operativo.

Tanto en un período como en otro se llevan a cabo acciones de mantenimiento que, conforme a los actuales criterios doctrinales para el apoyo logístico en la Armada, se fijan en cuatro escalones en función del personal, el lugar y la autoridad responsable.

Durante el período operativo se establecen tres tipos de inmovilizaciones: Período de Inmovilización (PMS), Período de Inmovilización Programado (PIP) y Período de Inmovilización Incidental.

El PIP se fija de forma coordinada, a nivel arsenal, entre la Fuerza y la jefatura del arsenal. Durante este período se ejecutan acciones de mantenimiento necesarias para corregir la degradación del material que pudiera haber sufrido el buque durante el período operativo.

El Período de Inmovilización Incidental es aquel durante el cual se realizan acciones de mantenimiento correctivo que, de no ejecutarse, dejarían al buque por debajo del Grado de Eficacia Operativa establecido por el AJEMA.

¿Qué se entiende por Grado de Eficacia Operativa? Conforme al Reglamento de Mantenimiento, se entiende como el nivel mínimo de rendimiento admisible en cada uno de los sistemas de una determinada clase de buques para que éstos puedan cumplir las misiones específicamente encomendadas. La Directiva 002/90 del AJEMA da una definición similar y más escueta, aunque introduce un pequeño matiz al calificar el rendimiento como operativo.

En el manual del Sistema de Gestión y Control del Mantenimiento Correctivo, derogado recientemente por la Instrucción 02/94 del AJAL, se definía «sistema» como un conjunto de componentes o equipos que realiza una de las funciones principales de una unidad. Para poner un ejemplo sobre el cual haré posteriormente unas consideraciones, pensemos en el sistema de propulsión de un cazaminas compuesto por cuatro motores.

Los períodos de inmovilización incidental, dada su naturaleza, no admiten programación alguna, pudiendo recaer la responsabilidad de su ejecución en el mando operativo o en el jefe del arsenal.

Atendiendo a su naturaleza y al momento de ejecución de las acciones de mantenimiento, y para el caso que nos ocupa, éstas se clasifican, entre otras, en las del Grupo «E» (Entretenimiento) y las del Grupo «I» (Incidentales).

Se incluirán en el Grupo Entretenimiento las acciones de mantenimiento encaminadas a corregir averías que no hayan degradado el nivel operativo de un buque por debajo de su Grado de Eficacia Operativa. Si el buque no tiene definido su Grado de Eficacia Operativa, aquellas acciones de mantenimiento cuyo objetivo sea reparar averías que no impidan llevar a cabo las misiones específicamente encomendadas. En este caso, las acciones de mantenimiento se realizarán en el siguiente PIP.

El Grupo Incidentales incluye aquellas acciones de mantenimiento que necesariamente tienen que ser realizadas en el momento que se aprecie su necesidad. De no llevarlas a cabo, el buque quedaría por debajo de su Grado de Eficacia Operativa o no podrá cumplir las misiones específicamente encomendadas.

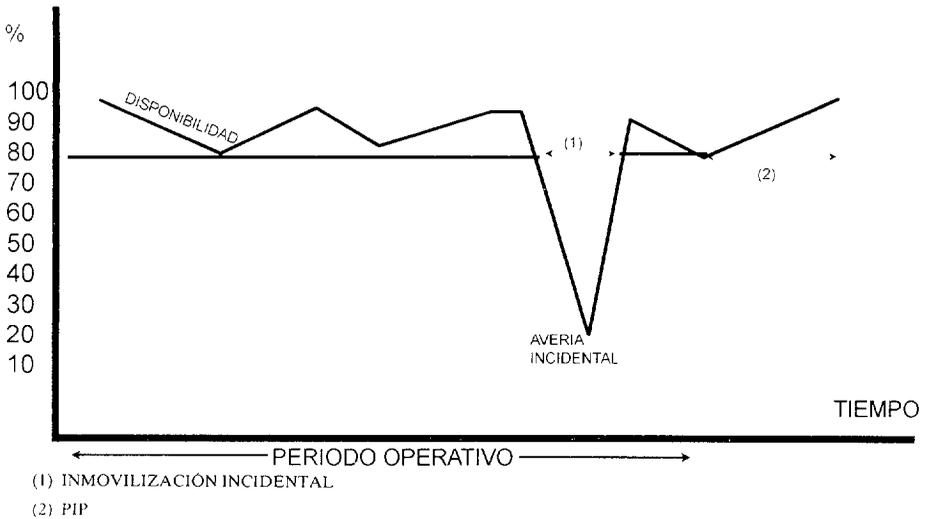
De todo lo hasta aquí expuesto se pueden obtener las siguientes, hasta cierto punto evidentes, conclusiones, pero que luego veremos pueden entrar en conflicto:

- Es fundamental que estén claramente definidos los Grados de Eficacia Operativa para cada sistema; de ello puede depender que se ejecute o no, en el momento, una acción de mantenimiento.
- Con excepción de las obras incidentales, que deberán ejecutarse inmediatamente, las obras del Grupo de Entretenimiento se realizarán, generalmente, durante los PIP,s.

En la figura se ha tratado de representar, de forma gráfica, las posibles relaciones entre Grado de Eficacia Operativa, Avería e Inmovilización Incidental y Tiempo. Se ha considerado un Período Operativo, es decir, el comprendido entre dos PIP,s.

## PERIODO OPERATIVO AVERIA INCIDENTAL

EFICACIA OPERATIVA



### La operatividad

El Período Operativo o Período de Operatividad es el espacio de tiempo durante el cual un buque está disponible para desempeñar su misión. Se entiende por disponibilidad operativa la posibilidad de que un sistema funcione correctamente en un momento dado, teniendo en cuenta el tiempo de espera logístico y administrativo.

El Grado de Eficacia Operativa debe estar definido por el AJEMA, como Mando Operativo Principal. No obstante, y conforme a la Instrucción 01/91 del AJEMA, corresponde al almirante de la Flota y a los almirantes jefes de Zona Marítima (Mandos Orgánicos y Operativos), como responsables de la operatividad de las unidades asignadas, entre otras atribuciones, las de dictar normas a sus mandos subordinados para la petición de las acciones de mantenimiento y la de autorizar las inmovilizaciones.

Un buque debe mantener una disponibilidad operativa que le permita,

durante su Período Operativo, estar listo para cumplir las misiones específicamente encomendadas. La disponibilidad, según el PNP-I, es una cuenta del estado de eficacia en que queda la unidad, con vistas a futuras operaciones. La citada publicación hace una acertada y a veces olvidada recomendación; antes de escribir frases tales como «Quedo listo para desempeñar comisión», el comandante deberá considerar si en efecto dispone de todos los elementos que verdaderamente capaciten a su buque para estar realmente listo para cualquier tipo de misión.

¿Qué debe entenderse como misiones específicamente encomendadas? Pues las programadas en el Plan de Actividades de la Fuerza (PAF) y aquellas otras que puedan asignárseles por documentos preceptivos de operaciones. Esto quiere decir que cualquier unidad debe estar lista para cumplimentar las actividades del PAF que le afecten y aquellas otras que le pudiera ordenar su Mando Operativo.

De aquí podemos concluir lo siguiente:

- Durante el Período Operativo el comandante de una unidad debe tener, o debe intentar tener, su unidad disponible durante el citado período de tiempo.
- El Grado de Eficacia Operativa y la tradicional frase «listos para desempeñar comisión» tienen una estrecha relación.

## La reparación

Supongamos que al citado cazaminas, que se encuentra en la mar haciendo ejercicios de MCM, se le ha averiado el motor número dos y solicita la asistencia del tercer o cuarto escalón de mantenimiento mediante el correspondiente Parte de Mantenimiento. Antes de cursarlo al comandante se le presentan los siguientes interrogantes. ¿Cuál es la urgencia logística?, ¿cuál es la prioridad logística? y, por último, ¿cuál es la precedencia logística?

Todas estas preguntas vienen contestadas en la Instrucción 02/91 de AJEMA, traída a colación porque de sus respuestas y de las consideraciones anteriores puede que el motor sea reparado o no.

La urgencia logística es un indicador con que el comandante califica la urgencia del apoyo logístico que precisa el sistema. Supongamos que la califica como urgencia B (cuanto antes); esto quiere decir que sin la ejecución de la acción de apoyo logístico solicitada, la unidad no puede cumplir la misión específica que en ese momento tienen encomendada.

La prioridad logística es la valoración que, bajo el punto de vista de las necesidades e intereses de la Armada, se hace de la unidad. Normalmente la prioridad logística es «III».

Nos queda, por último, la precedencia logística que es un indicador de la importancia relativa o intensidad del apoyo logístico que debe recibir una unidad en función de los dos conceptos anteriores.

Pero para que una acción de apoyo pueda ser clasificada por el comandante de la unidad con la urgencia B, es preceptivo que haya cursado un Parte de Variación de la Situación Operativa (VAROP).

Es sabido que para poder cursar este tipo de parte es necesario que la deficiencia afecte al cumplimiento de la misión encomendada al buque.

La misión encomendada al buque en ese momento es realizar ejercicios de MCM para elevar el nivel de adiestramiento. Con tres motores se puede cumplir la misión, luego podemos concluir que no puede darse un VAROP. Si no hay VAROP, a la Petición de Asistencia no puede asignársele urgencia A o B y, por tanto, la acción de mantenimiento deberá ser de entretenimiento y ejecutada durante el PIP.

Pero, por otra parte, sabemos que las misiones encomendadas al buque de una forma general son las programadas en el PAF y que, al disponer de sólo tres motores, el buque quedaría por debajo del Grado de Eficacia Operativa en el sistema de propulsión. La acción de mantenimiento sería encuadrada dentro del Grupo de Incidental y, por tanto, debería ejecutarse inmediatamente.

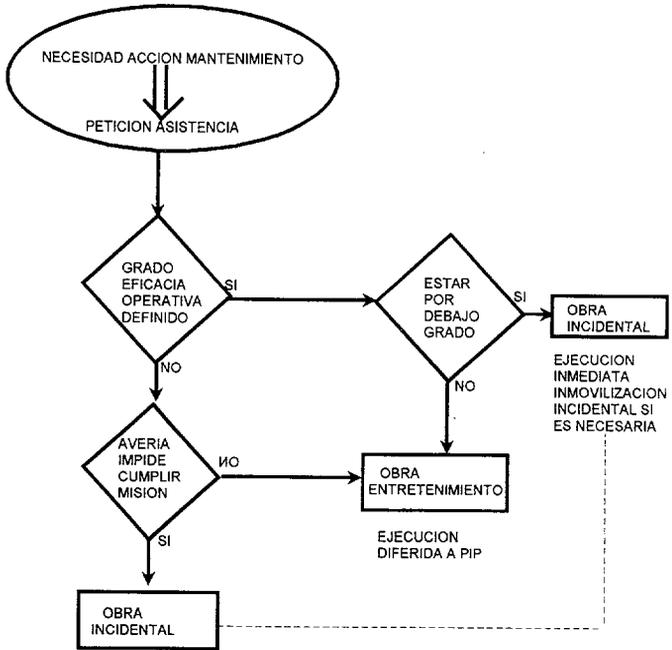
Podría afirmarse que para poder cursar un VAROP la misión encomendada a un buque debe considerarse desde un punto de vista amplio y no sólo tener en cuenta la misión exclusivamente establecida en el documento operativo correspondiente. En cierta manera, puede existir una relativa contradicción entre los requisitos del VAROP y los exigidos para que una acción de mantenimiento sea clasificada como Incidental (Grados de Eficacia Operativa).

A modo de conclusiones parciales podríamos obtener las siguientes:

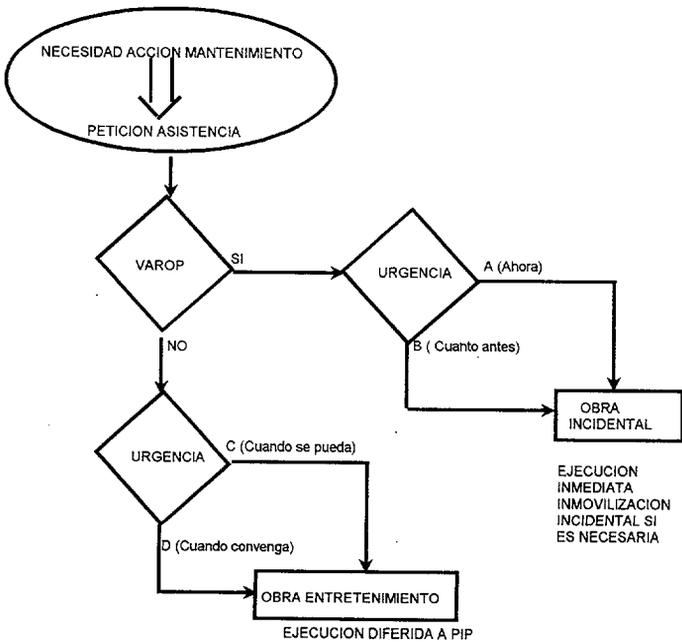
- Los Grados de Eficacia Operativa establecen unos criterios más flexibles y amplios que los VAROP,s.
- El requisito exigido para cursar un VAROP debería considerar la misión encomendada al buque de una forma general, es decir, sus misiones son las programadas en el PAF y aquellas otras que puedan asignárseles por documentos preceptivos de operaciones.

En el diagrama de flujo que figura a continuación se trata de mostrar cuál sería el proceso para ejecutar o no una acción de mantenimiento correctivo solicitada mediante la Petición de Asistencia.

PROCESO REGLAMENTO MANTENIMIENTO



PROCESO INSTRUCCION 02/91 AJEMA



## Conclusiones

Para finalizar y como resumen de las conclusiones más relevantes obtenidas de los párrafos anteriores, podríamos enunciar las siguientes:

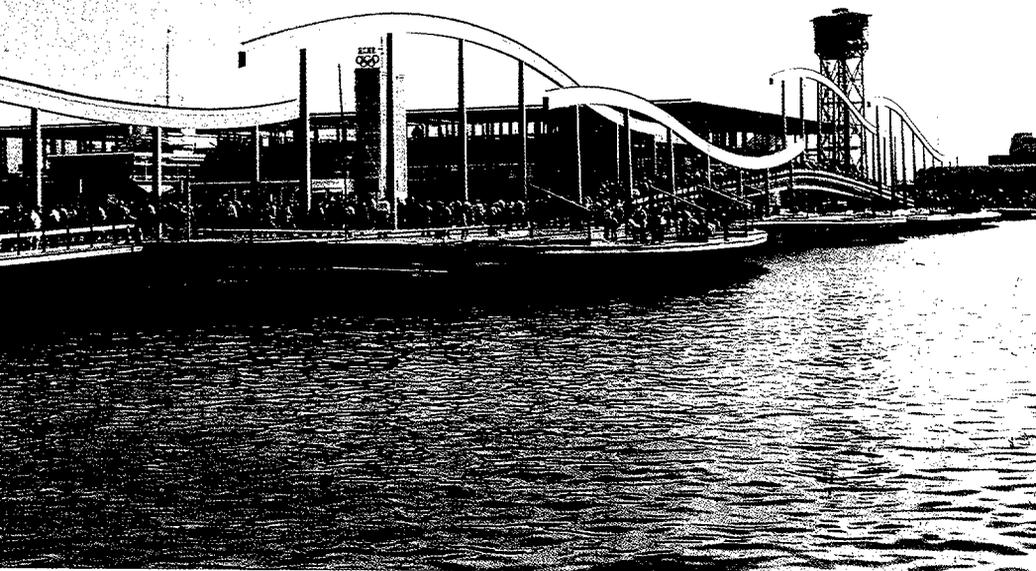
- Todos los Mandos Operativos deben establecer para cada clase de buque y para cada sistema los Grados de Eficacia Operativa.
- Durante el Período Operativo toda unidad debe mantener sus sistemas por encima de esos Grados de Eficacia Operativa.
- El requisito exigido para cursar un VAROP debe considerar la misión desde un punto de vista amplio y no sólo considerar la establecida en el correspondiente documento preceptivo de operaciones.
- Para clasificar una acción de mantenimiento como Incidental, y caso de existir discrepancia entre VAROP y Grado de Eficacia Operativa, debería prevalecer el criterio del segundo.

Luis CAYETANO GARRIDO



## BIBLIOGRAFÍA

- PNP-1.  
 Reglamento de Mantenimiento para la Fuerza Naval e Instalaciones de Apoyo (1981/82).  
 Manual Sistema de Gestión y Control del Mantenimiento Correctivo.  
 Real Decreto 1.024/1984, de 23 de mayo, por el que se aprueban las Reales Ordenanzas de la Armada.  
 Orden Ministerial núm. 7/89, de febrero, por la que se constituye la estructura de Mando Operativo de las FAS.  
 Directiva 002/90 de AJEMA. Criterios Doctrinales para el Apoyo Logístico.  
 Instrucción 01/91 de AJEMA. El mantenimiento en la Armada.  
 Instrucción 02/91 de AJEMA. Apoyo Logístico. Precedencia Logística.  
 Orden 22/1991, de 12 de marzo, por la que se desarrolla la estructura del Cuartel General, la Fuerza y el Apoyo a la Fuerza en la Armada.  
 Instrucción 02/94 de AJAL. Parte de Mantenimiento Mecanizado.  
 Orden 431/38768/1993, de 14 de junio, por la que se dispone el nombramiento de ALFLOT como Mando Operativo Subordinado al Mando Operativo Naval.



*El nuevo puente en el interior del puerto de Barcelona, que ha cambiado por completo su habitual aspecto, despertó considerable atención del público, demostrada por el gran número de paseantes que atrajo. Autor: J. L. Infiesta Pérez.*

# LA COLECCIÓN DE REGLAMENTOS DE LA AMADA

## Introducción



En la División de Planes del EMA, y dependiente de la Sección de Regulación Orgánica, se encuentra el Negociado de Reglamentos, cuyo cometido principal es editar, difundir y mantener actualizada la Colección de Reglamentos de la Armada.

Aun cuando el negociado tiene entre sus cometidos la custodia, control y administración de la Biblioteca Legislativa y la prestación de información y consulta de disposiciones, es el mantenimiento al día de la Colección de Reglamentos la piedra angular de aquel organismo

Para conocer con mayor detalle y precisión nuestra Colección de Reglamentos, se pretende exponer de manera sintética cuáles son: la historia, composición, *modus operandi* y servicios que presta a los usuarios; así como algunas recomendaciones para mejorar y corregir los posibles defectos que pudieran advertirse desde el exterior.

## Historia de la Colección

Cuando en enero de 1885 don Juan Antequera firmó la Real Orden por la que se aprobaba la Colección de Convenios Internacionales, Leyes y Reglamentos para el Servicio de la Armada, comenzó una nueva etapa en la organización del Ministerio de Marina que preferentemente consagró el Negociado de Legislación a compilar y armonizar la que durante más de un siglo había sufrido transformaciones y radicales reformas.

Consecuencia de esta disposición, firmada el 1 de enero de 1885, fue la publicación, en la REVISTA GENERAL DE MARINA del citado mes y año, del artículo titulado «La Colección de Reglamentos» cuyo autor fue el capitán de navío don Ramón Auñón y Villalón, encargado del Negociado y de llevar a cabo la tarea de poner al día la documentación existente.

Para ello se hubieron de revisar los 34 volúmenes del «Manual de Reales Órdenes» y los 94 reglamentos marítimos conocidos en la época. Consecuencia de esta tarea fue el aumento hasta 227 del número de documentos que se volcó en la Colección, al considerar necesario incluir leyes, reglamentos y convenios internacionales dictados por otros ministerios.

Así, en el momento del alumbramiento de la colección, se dispone de 500 colecciones de 20 cuadernos cada una y 4.000 páginas por cuaderno, remon-tándose la legislación disponible de la Armada a los albores del siglo XVIII. Esto supone una carga de tradición real de tres siglos, dada la vecindad con que se contempla el año 2000 de nuestra era.

Merecen especial mención, por la colaboración prestada, el archivero del Ministerio don Juan Lasso de la Vega, el contador de navío don Claudio Lago de Lanzós, que ajustó la tarifa de sueldos y sobresueldos que figura en los reglamentos generales, y el capitán de Infantería de Marina don Adolfo Coello, jefe director de la imprenta.

La disposición de los cuadernos era la siguiente:

- I Organización central.
- II Estadística general de la Marina.
- III Convenios internacionales.
- IV-V Reglamentos generales.
- VI Documentos personales.
- VII Servicio a bordo.
- VIII Documentación de los buques.
- IX Servicio en tierra.
- X Escuelas del Cuerpo General.
- XI Clases subalternas del Cuerpo General.
- XII Ingenieros.
- XIII Artillería.
- XIV Infantería de Marina.
- XV Personal administrativo.
- XVI Servicios administrativos.
- XVII Sanidad.
- XVIII Jurisdicción y Justicia.
- XIX Cuerpo Eclesiástico.
- XX Navegación mercantil e industrias marítimas.

Trimestralmente se publicaba un apéndice con las alteraciones sufridas en los reglamentos, manteniendo la colección editada invariable. Con el paso del tiempo fue necesario realizar nuevas ediciones. Éstas aparecieron en los años 1934, 1941 y 1949.

La de 1934, inspirada por el capitán de corbeta don Claudio Alvargonzález y Sánchez-Barcáiztegui, a cuya persona dedica un epitafio la actual colección, introdujo nuevos cambios que posibilitaban el mantenimiento actualizado al remitir las modificaciones en hojas cambiables.

Tras dos intentos fallidos de publicar una nueva edición que sustituyera a la de 1949, en los años 1958 (La LEVA, Legislación Vigente en la Armada) y 1965 (Colección de Reglamentos por materias) se consiguió culminar la actual

colección, a la que dio forma el archivero del Cuerpo de Oficinas y Archivos de la Armada don Félix Zapata López, en 1975.

## La Colección, hoy

En la actualidad, la Colección de Reglamentos se compone de 11 publicaciones presentadas en 38 volúmenes, conteniendo cada uno un promedio de 200 hojas; sus dimensiones medias, 25,5 cm x 19 cm x 4 cm, facilitan su transporte y estiba a bordo así como permiten un cómodo manejo por el utilizador.

Esta valiosa herramienta de trabajo y consulta presta sus servicios a 430 usuarios que puntualmente reciben las «remisiones» periódicas confeccionadas en el Negociado de Reglamentos, bajo la tutela del archivero don Pedro Fernández Couce.

La distribución de materias, en términos generales, por publicación es la siguiente:

Publicación I (2 Tomos)	Organización de la Armada.
Publicación II (13 Tomos)	Autoridades y Órganos de Dirección.
Publicación III (6 Tomos)	Autoridades y Órganos de Dirección Logística.
Publicación IV (1 Tomo)	Autoridades y Órganos de Conducción de Operaciones.
Publicación V (4 Tomos)	Órganos Científicos y Técnicos.
Publicación VI (1 Tomo)	Ordenanzas militares.
Publicación VII (3 Tomos)	Procedimiento Administrativo.
Publicación VIII (2 Tomos)	Asociaciones Benéficas y Acción Social.
Publicación IX (2 Tomos)	Justicia y procedimientos.
Publicación X (3 Tomos)	Organización de la Nación y de la Defensa Nacional.
Publicación XI (2 Tomos)	Índices (General, alfabético y cronológico).

Siendo considerable la amplitud de las materias para la localización del tema que se desee tratar, se requiere la previa consulta del Anexo I de la Publicación I, así como la XI si se busca algo concreto.

El número de tomos correspondiente a cada Publicación es variable, dependiendo de la dinámica con que se promulgan o derogan las disposiciones legales.

Para mantener actualizada la Colección, se recopila permanentemente toda la legislación publicada, en su mayor parte en el BOE. y BOD., que pueda afectar a la Armada. Toda esta información sufre un proceso informático de comprobación y lectura. Para la lectura de textos e imágenes se dispone de un escáner capaz de leer con un 98 por 100 de seguridad y a partir de aquí se elabora el texto de la disposición hasta darle la forma definitiva. En este punto y mediante un modernísimo equipo de autoedición de textos se pasa a la impre-

sión del documento. El conjunto de documentos impresos correspondiente a un período, normalmente mes y medio, da lugar a la denominada Remisión. El envío a los usuarios de la «Remisión» es la última parte del proceso de actualización de la Colección.

Dos ordenadores, trabajando con discos duros de alta densidad, permiten conservar las remisiones archivadas, así como introducir toda la Colección de Reglamentos actualizada. El hecho de que las remisiones contengan las nuevas disposiciones, alteración de otras anteriores, supresión de las derogadas y adaptación del índice, significa que en la Colección sólo pueden consultarse las disposiciones en vigor.

Si se desea conocer alguna disposición derogada, el interesado puede obtener la información de las siguientes publicaciones:

- Colección Legislativa de la Armada (1892-1967).
- Colección Legislativa del Ministerio de Defensa (1985).
- Compilación Legislativa de la Armada (ediciones de 1904 y 1921).

El hecho de que las remisiones se distribuyan cada mes y medio permite que el destinatario pueda mantener la Colección actualizada, conteniendo la legislación publicada hasta dos meses antes. No obstante, se requiere un mínimo de atención y dedicación, ya que si no se efectúa por el usuario el vuelco en la Colección de la remisión, su consulta, pasado el tiempo, será inútil por falta de fiabilidad.

## Epílogo

Cuando el usuario recibe una remisión de la Colección se encuentra en primer lugar con el escrito de la Sección de Regulación Orgánica en el que, además de notificar el número que corresponde a la remisión, se exponen algunas consideraciones sobre la manera de tratar el documento, así como el ruego de que sean remitidas al Negociado de Reglamentos todas las observaciones que redunden en beneficio de la colección y, por supuesto, de sus utilizadores.

En la situación, actual donde la escasez de personal es una circunstancia común que afecta a todos los organismos de la Armada, la práctica de la colaboración va más allá de ser un acto graciable, es una imperiosa necesidad. El pequeño equipo que compone el Negociado de Reglamentos ha de atender a múltiples tareas que van desde la revisión de las antiguas disposiciones —para detectar su vigencia u obsolescencia— hasta el empaquetado, sellado y envío de las remisiones. Por ello, algo puede pasar inadvertido.

Para atender a esta colaboración necesaria y conseguir el deseable nivel de confianza, el usuario debe conocer y mantener actualizada la Colección y fami-

liarizarse con su sencillo manejo. La manera de alcanzar estos objetivos está al alcance de la mano; basta con mantener al día las remisiones y dedicar unos pocos minutos a la lectura de la Remisión 116, donde se presenta la «Idea de la Colección e Instrucciones para su manejo». En ella se explica con detalle el contenido, ámbito de aplicación, forma de localizar las disposiciones, interpretación de los datos básicos de las disposiciones, procedimiento para mantener actualizada la Colección, composición de una remisión, observaciones a una remisión, sistema de paginación y observaciones generales. (Publicación I, páginas I-0,030 y siguientes).

La Colección de Reglamentos es un documento propiedad del Estado Mayor de la Armada. A ella se recurre automáticamente cuando se siente la necesidad de consultar alguna disposición legal concreta, y esta situación, por darse en la mayoría de los casos de forma esporádica, hace que el destinatario se olvide de su existencia, «acordándose de Santa Bárbara cuando truena». Si la Colección no está actualizada, flaco servicio se puede obtener de ella.

El prestigio de la Colección trasciende los umbrales de la propia Armada y es reconocida por otros organismos, que sin reparos alaban sus bondades. La Marina de Guerra puede estar orgullosa de este mensajero de leyes y disposiciones puesto al servicio de sus hombres e instituciones.

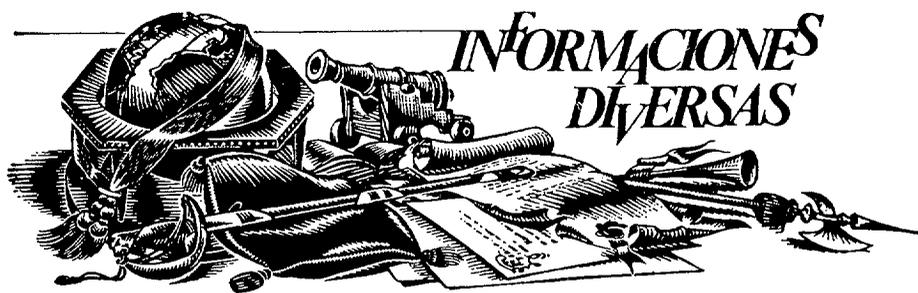
Un reto: mantenerla actualizada y proseguir su camino secular.

Jesús MARIÑO RODRÍGUEZ





*Equipo inseparable.* Autor: Rafael Díaz Huélamo.



## EURONAVAL 94

### I.—Los buques



A Exposición de Materiales para las Fuerzas Navales de Le Bourget (París), en su XIV edición, ha conseguido que esta exhibición se convierta en la número uno del sector naval militar del mundo al haber abierto sus puertas este año, por primera vez, a los países miembros de la Unión Europea Occidental, así como a Austria, Finlandia, Suecia y Suiza.

Organizada la exposición francesa y europea de materiales para las fuerzas navales y aeronavales por el GICAN (Grupo Industrial de Construcciones y Armamentos Navales), que agrupa a 58 miembros, este año se ha visto ampliada en una serie de conferencias cortísimas, de 15 minutos de duración cada una, en las que los expertos correspondientes, en su mayor parte marinos e ingenieros navales, han tratado del Programa de la fragata *Horizon*, el de la fragata de Alemania, España y Holanda, de la arquitectura modular de los buques de superficie, de las tecnologías submarinas, de las de guerra de minas y de los patrulleros, participando por parte española en estas «conferencias» don Joaquín Coello Brufau, director comercial y técnico de la Empresa Nacional «Bazán», que habló del casco de la nueva fragata F-100, y don Juan Carlos Álvarez, de «Bazán» de Cartagena, que habló del submarino *Scorpène*.

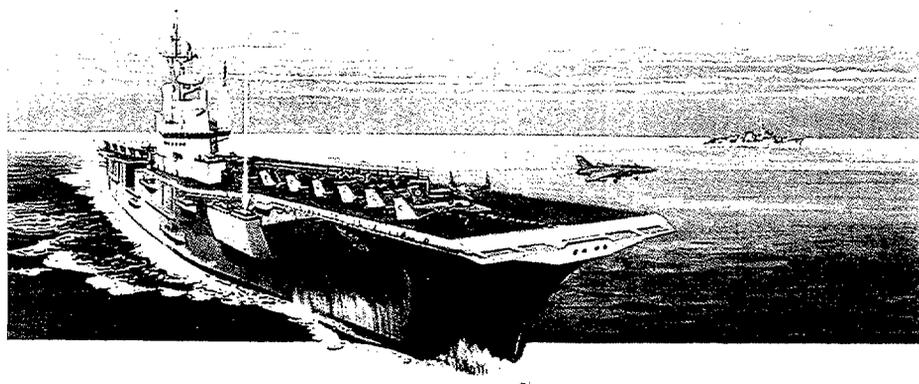
La exposición del 94, aunque no represente una revolución con respecto a la del 92 (Le Bourget Naval tiene lugar cada dos años), al menos marca una evolución muy significativa al contar con el 32 por 100 de los 160 expositores europeos de fuera de Francia, estando, por supuesto, los industriales franceses masivamente presentes, como en años anteriores, y ocupando España el tercer puesto en superficie y número de expositores (exceptuando a los franceses) detrás de Gran Bretaña, Alemania e Italia, siendo AFARMADE (Asociación Española de Fabricantes de Armamentos y Materiales de Defen-

sa) la que se ocupó de coordinar la participación de la Empresa Nacional «Bazán», Explosivos Alaveses, S.A., SAINSEL Sistemas Navales S.A., SENER Ingeniería y Sistemas S. A. y Sociedad Anónima de Electrónica Submarina.

## Portaeronaes

Empezamos nuestro recorrido por los grandes buques que este año estaban bien representados en Euronaval y, por supuesto, por el que será nuevo buque insignia de la Marina francesa, el portaviones nuclear *Charles de Gaulle*, que sustituirá en 1998 al *Clemenceau*, habiendo sido ya confirmada la construcción de una segunda unidad para sustituir al *Foch* a comienzos del próximo siglo. El nuevo portaviones francés, de tecnología furtiva, tendrá un desplazamiento medio de 38.000 toneladas, la eslora entre perpendiculares, 238 m y la manga en la línea de flotación, 31,50 m. Sus 76.000 CV le darán una velocidad de 27 nudos y su autonomía de víveres será de 45 días. La dotación estará formada por 1.950 hombres y transportará 40 aeronaves para lanzar con catapulta. Su armamento de autodefensa consistirá en los modernos misiles antimisil SAAM (PAN) de los que llevará 16 Aster, 15 en lanzadores óctuples a babor y estribor, así como dos puestos de tiro de muy corto alcance SADRAL, con ocho misiles Mistral cada uno. Va a ser, por tanto, el primer buque en el mundo dotado de los nuevos misiles ASTER.

Vickers Shipbuilding se ha llevado el contrato para la construcción de un LPH (portahelicópteros anfíbio) para la Marina británica, de 20.000 toneladas, que será botado a finales de 1995 para ser entregado en el 97. Estos astilleros, aparte del LPH, ofrecían sobre el papel lo que ellos denominan porta-

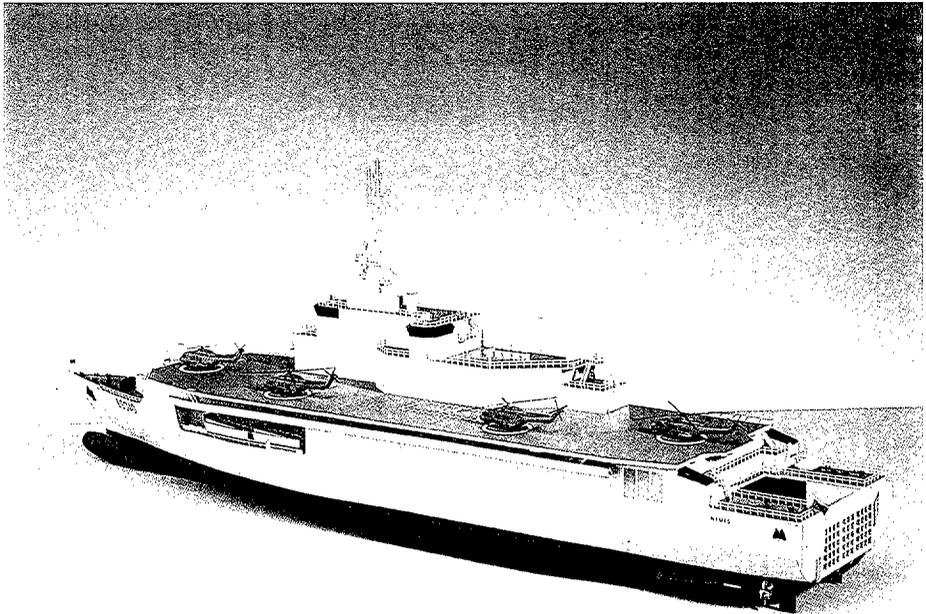


Portaviones *Charles de Gaulle*.

viones versátil VSEL, el cual podría transportar unos 12 aviones de despegue vertical *Sea Harrier* y dos helicópteros *Sea King* o *EH101*.

También ofrecían los franceses, en el gran pabellón de la DCN (Dirección de Construcciones Navales) el buque de intervención polivalente 15.000, de 18.500 toneladas de desplazamiento a plena carga, 190 m de eslora y 26,5 m de manga en la línea de flotación, con una dotación de 450 hombres y un hospital para 50 camas. La cubierta de vuelo con rampa para aviones V/STOL y seis «spots» para helicópteros pesados; el hangar con capacidad para 14 helicópteros pesados o 10 aviones V/STOL y dos helicópteros ligeros, contando para su traslado con dos ascensores; la capacidad anfibia de este buque consiste en un dique de 900 m<sup>2</sup> en el que caben cuatro LCM y la capacidad del hangar de vehículos, 1.000 toneladas aproximadamente (una tercera parte de un regimiento mecanizado), pudiendo albergar 500 hombres de desembarco. El acondicionamiento general del buque permite modular las capacidades de transporte de vehículos y aeronaves según las misiones.

Los astilleros franceses Chantiers de L'Atlantique exponían un modelo muy atrayente del buque de asalto portahelicópteros LHD *Nimis*, en el que se combinan las técnicas de los transbordadores modernos y las de los buques anfibios. Con un desplazamiento máximo de 13.300 toneladas, una eslora total de 162,50 m y la manga en la cubierta de vuelo de 32 m, este buque, que

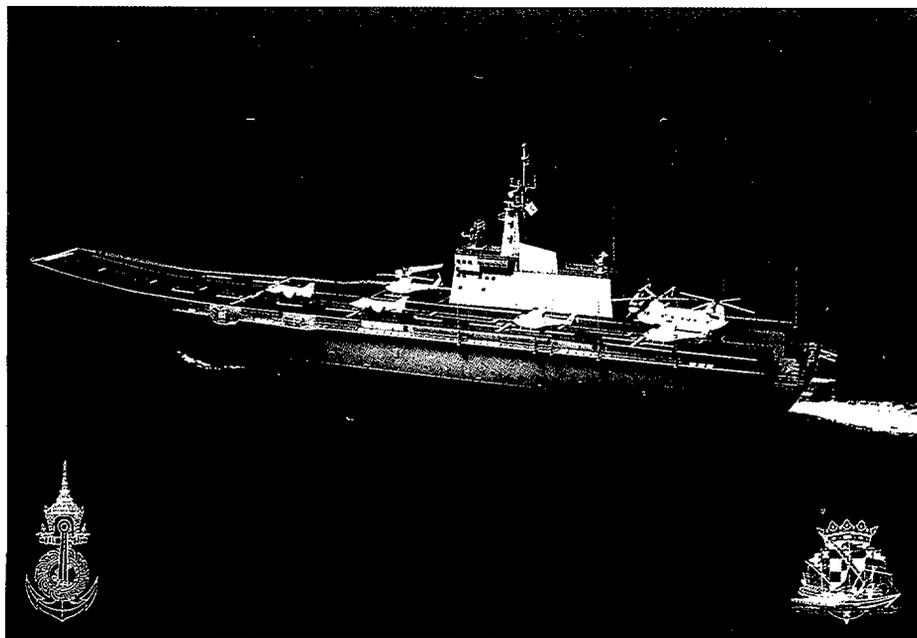


LHD *Nimis*.

podría transportar 500 soldados y unos 100 vehículos para desembarcarlos en puerto o en sus lanchas de desembarco, que saldrían de su cubierta de pozo o solera, tendría una autonomía de 30 días. Este portahelicópteros operaría permanentemente con cuatro *Superpuma* o *NH-90* de un máximo de 10 toneladas que se acomodan en un hangar situado en la isla, a la altura de la cubierta de vuelo, contando con un ascensor para la subida del personal y armamento. El dique podría transportar cuatro LCM de 90 toneladas cada una; a proa llevaría dos rampas laterales, la grada central para las lanchas de desembarco por la que entran los vehículos. Finalmente, su dotación, según aparece en el folleto informativo, es de sólo 140 hombres.

El portaviones *Garibaldi*, de la Marina italiana, de 13.370 toneladas de desplazamiento, estaba representado en modelo en el pabellón de Fincantieri; allí pudimos hablar con uno de los ingenieros italianos sobre los rumores que corren en Italia de la construcción de una segunda unidad mayor que la anterior —podría tener 20.000 toneladas— incrementada su capacidad de transporte y desembarco por medios anfibios. Como vemos, los países europeos más importantes del Mediterráneo, como Francia e Italia, están potenciando sus fuerzas anfibas y, como nos decía el ingeniero italiano, tener una sola unidad de portaviones o portahelicópteros es muy arriesgado.

En el pabellón de AFARMADE no podía faltar el modelo del portaheli-



Modelo del portaviones *Chakkrinareubet* que la E. N. «Bazán» construye para Tailandia.

cópteros de patrulla (OPHC) que la Empresa Nacional «Bazán», en su factoría de El Ferrol, está construyendo para la Marina Real tailandesa. Basado en la tecnología adquirida por la empresa española en la construcción de nuestro portaviones *Príncipe de Asturias*, el buque no es una segunda edición de aquél, ya que sus características responden a otras necesidades y empleo operativo, siendo, como todo el mundo sabe, el primer portaviones construido para otra Marina distinta de la del país constructor. El buque, que tiene un desplazamiento a plena carga de 11.400 toneladas, y una cubierta de vuelo de 174 m, cuenta con una rampa de 12°, como la del *Príncipe de Asturias*; su hangar, bajo la cubierta de vuelo puede transportar hasta 15 helicópteros *Sea King* o aviones V/STOL, contando con dos ascensores de 20 toneladas en la misma situación que en el *Príncipe de Asturias*; en la cubierta de vuelo, en la que pueden despegar y tomar los grandes helicópteros *Chinook*, dispone de cuatro «spots» para los helicópteros de tipo medio; si además de todo esto el buque sale barato, como nos comentaba el director de exportación de «Bazán», don Ignacio Gil Corbacho, las posibilidades de futuros encargos por parte de éste u otros países son importantes.

## Anfibios

Las capacidades anfibias de Gran Bretaña, Francia e Italia y, en último término, de España y Holanda van a aumentar considerablemente de aquí a final de siglo; es por esta razón por la que la Vickers Shipbuilding de Gran Bretaña está planificando un LPD de 14.000 toneladas de desplazamiento y 173 m de eslora capaz de transportar 145 vehículos y ocho LCM en su cubierta de pozo, así como 340 infantes de Marina y tres helicópteros que realizarán sus misiones desde la cubierta de vuelo, situada a popa. La Marina británica necesita dos unidades de estos buques para sustituir a los viejos *Fearless*, conocido por su intervención en el conflicto de las islas Malvinas, e *Intrepid*, de 12.210 toneladas a plena carga.

El LPD que desarrollan conjuntamente Holanda y España, concretamente la firma NEVESBU y la «Bazán», se va a empezar a construir a partir de junio de 1995: en el astillero de «Bazán» de El Ferrol, la primera unidad española, y en el de Royal Shelde, la holandesa —que por cierto ya tiene nombre, *Rotterdam*— con un desplazamiento de a plena carga de 12.250 toneladas, una eslora de 160 m y una manga de 25. El nuevo buque de transporte de ataque con dique de desembarco podrá transportar 611 infantes de Marina o tropas del Ejército totalmente equipadas, desembarcándolas por medio de seis helicópteros para los que dispone de una cubierta de vuelo desde la que pueden despegar a la vez dos helicópteros de hasta 10 toneladas, así como en cuatro lanchas de desembarco LCM que transportará en su cubierta de pozo. El buque dispone de un garaje de algo más de 1.000 m<sup>2</sup> para

el transporte de hasta 33 carros de combate pesados o 130 transportes acorazados de personal, pudiendo cargar también 112 toneladas de munición para las fuerzas de desembarco; su dotación estará formada por 127 hombres y la velocidad máxima que le proporcionan sus dos motores diesel es de unos 20 nudos con una autonomía de 30 días. Al estar dotado de un hospital completo, con quirófanos, sala de urgencias y laboratorio, se podrá utilizar también en misiones diversas de apoyo a la población civil, en casos de crisis o catástrofes.

En 1990 entró en servicio en la Marina de Guerra de Francia el transporte de lanchas de desembarco *Foudre*, del que ya hablamos en esta REVISTA extensamente con motivo de su visita a Cádiz, y ya está en marcha la segunda unidad en los astilleros de la DCN de Brest, figurando en el Plan OPTIMAR 95 la construcción de una tercera a partir del año 1997. Estos buques, de 11.900 toneladas de desplazamiento a plena carga, sustituirán a los *Ouragan* y *Orage*, que, aunque tienen ya algunos años, son, por supuesto, de una generación posterior a nuestro desaparecido *Galicia*.

La Marina italiana, por su parte, ha potenciado de una forma considerable su fuerza anfibia y actualmente ya cuenta con tres buques LPD de la clase *San Giorgio*, de 7.665 toneladas de desplazamiento, 118 m de eslora y 20,50 de manga; el último de ellos ha aumentado su eslora, que queda en 133 m, llegando su desplazamiento a plena carga a las 8.000 toneladas y servirá como buque-escuela de la Academia Naval de Livorno. Los helicópteros que puede transportar, dada su configuración, permanecen a la intemperie en la cubierta de vuelo, contando sólo con dos áreas de despeque y toma a proa y popa para

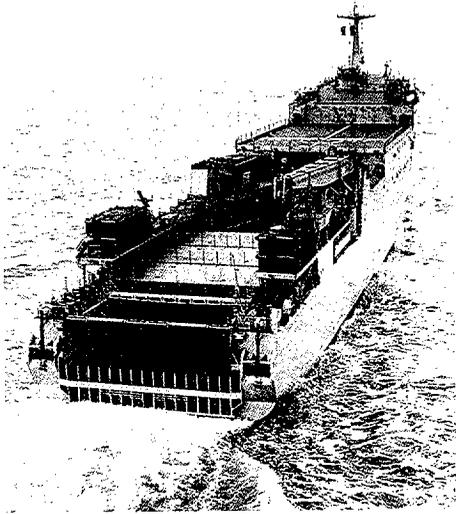


Clase *San Giorgio*.

cualquier helicóptero, hasta para los grandes *Chinok*. La cubierta de pozo es muy pequeña y en ella sólo caben tres lanchas LCVP para personal. Este transporte anfibia, que puede transportar hasta 400 soldados, y como alternativa 300 carros de combate o 36 transportes mecanizados de personal, se ha visto apoyado en lo económico por otro ministerio, que ha sufragado en parte los gastos de su construcción, corriendo con todos los presupuestos de la segunda unidad, *San Marco*. En las conversaciones que mantuvimos en la Exposición con los italianos, nos hablaron de la posibilidad de una cuarta y última unidad de este LPD.

Cerramos la parte dedicada a los buques de transporte anfibia con una realidad como el LSD *Bougainville*, que desde febrero de 1988 sirve en la Marina de Guerra francesa; se trata de un buque anfibia de 4.480 toneladas de desplazamiento a plena carga y con una eslora de 113,50 m y 17 m de manga, que puede operar con dos helicópteros de hasta 10 toneladas, que no cuentan con hangar, y transportar 500 hombres y vehículos durante 45 días, llevándolos a tierra desde su cubierta de pozo que puede albergar dos barcasas de desembarco de hasta 150 toneladas.

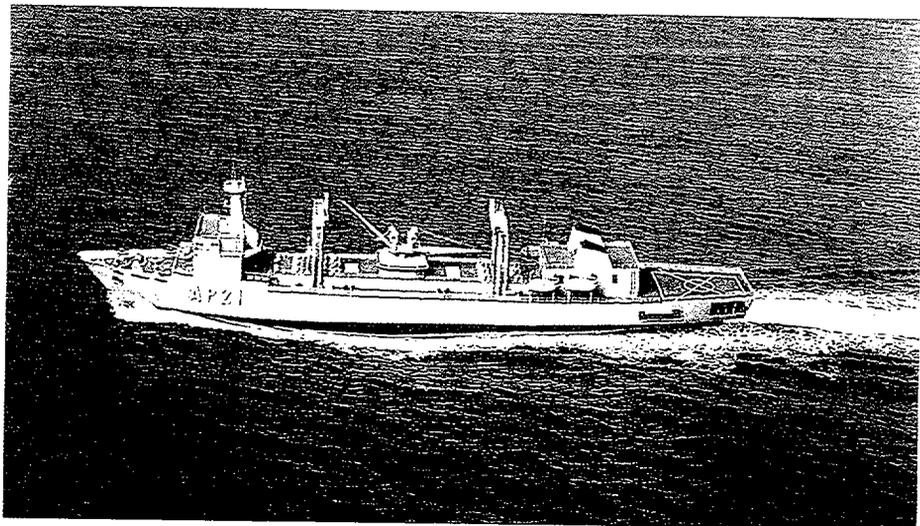
El otro buque de desembarco es un proyecto de Fincantieri, mejor concebido, por supuesto, que los *San Giorgio*, que se parece muchísimo al LPD hispano-holandés pero en pequeño, ya que tiene un desplazamiento muy por el estilo del francés, esto es, 4.430 toneladas a plena carga, siendo su eslora de 112 m y la manga 18; este buque podría transportar y desembarcar a unos 400 soldados con su dotación de medios motorizados y con la asistencia de helicópteros; cuenta, por tanto, con una plataforma para dos helicópteros S-70 *Black Hawk* con su correspondiente hangar y puede desembarcar a la fuerza desde la mar gracias a dos lanchas de desembarco con capacidad para 30 toneladas y de seis toneladas para personal.



LSD *Bougainville*.

### Buques logísticos

En lo concerniente a buques logísticos, el gran protagonista del Salón fue el buque mixto petrolero y de aprovisionamiento (AOR) de la Armada española *Patiño*, cuyo modelo estaba en el pabellón español de «Bazán», no



AOR *Patino*.

pudiendo contemplarse su gemelo holandés *Amsterdam* porque los holandeses brillaron por su ausencia en el Salón de París. El buque español, que será entregado en el primer trimestre de 1995, desplaza a plena carga 16.850 toneladas, tiene una eslora de 166 m y una manga de 22 m. Es, por tanto, muy similar en su porte al *Príncipe de Asturias*. El *Patino* cuenta con un sistema de aprovisionamiento en la mar dotado de cuatro estaciones dobles (dos a cada banda) para suministrar combustible, agua potable y cargas sólidas pesadas, hasta 2.000 kg por transbordo. Dispone también de una estación para reabastecimiento de combustible naval por la popa y de dos estaciones (una por banda) para aprovisionamiento de sólidos ligeros de hasta 250 kg. También tiene una zona para aprovisionamiento con helicópteros, situada en la cubierta de vuelo a popa. Tiene capacidad para toma de cubierta en operaciones de vuelo visual e instrumental todo tiempo y hangar para el mantenimiento básico de dos helicópteros pesados.

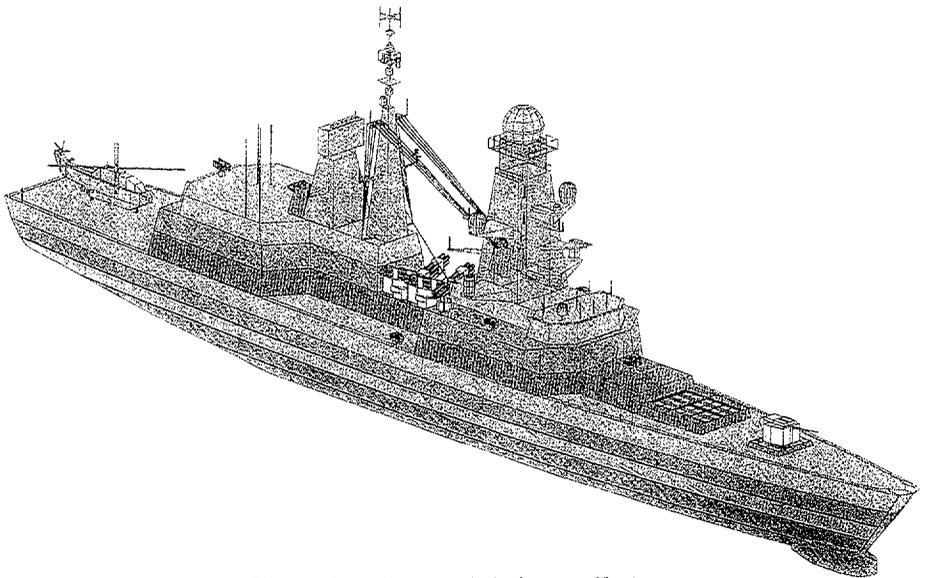
Los franceses e italianos presentaban a su vez dos petroleros nodrizas logísticas, con grandes posibilidades de venta al exterior dado su tamaño, para asegurar el sostén logístico de grupos de buques de medio o bajo tonelaje; prueba de ello es que los franceses han vendido dos unidades del mismo a Arabia Saudí. Se trata de un buque basado en los famosos petroleros nodriza *Durance*, pero con sólo 10.950 toneladas de desplazamiento a plena carga, una eslora de 135 m y una manga de 18,70 m, que cuentan con los dos puestos laterales para el traslado de hidrocarburos, dos para el de cargas pesadas y otros dos para el de ligeras, pudiendo avituallar por popa de combustible naval y la posibilidad de la utilización del helicóptero. La versión italiana de

Fincantieri nos gusta más por su tamaño, alrededor de 13.000 toneladas de desplazamiento, 142 m de eslora y 21 m de manga y una velocidad de 21,5 nudos que garantiza una inmediata intervención en el lugar requerido; de todas formas, esta versión sólo existe en el papel.

## Fragatas

Al haber acabado el proyecto de la fragata de la OTAN NFR-90 como el rosario de la aurora por la gran cantidad de países implicados en el mismo, se han formado en Europa dos consorcios para la construcción de sendas fragatas, colaborando tres países en cada proyecto. El programa HORIZON, que realizan en común Gran Bretaña, Italia y Francia, contempla la construcción de una fragata de nueva generación con una misión específica de defensa antiaérea, así como para escolta y protección de un grupo de combate o de un grupo de buques, ya sean de guerra o mercantes y con cualidades de resistencia en la mar y gran capacidad de supervivencia.

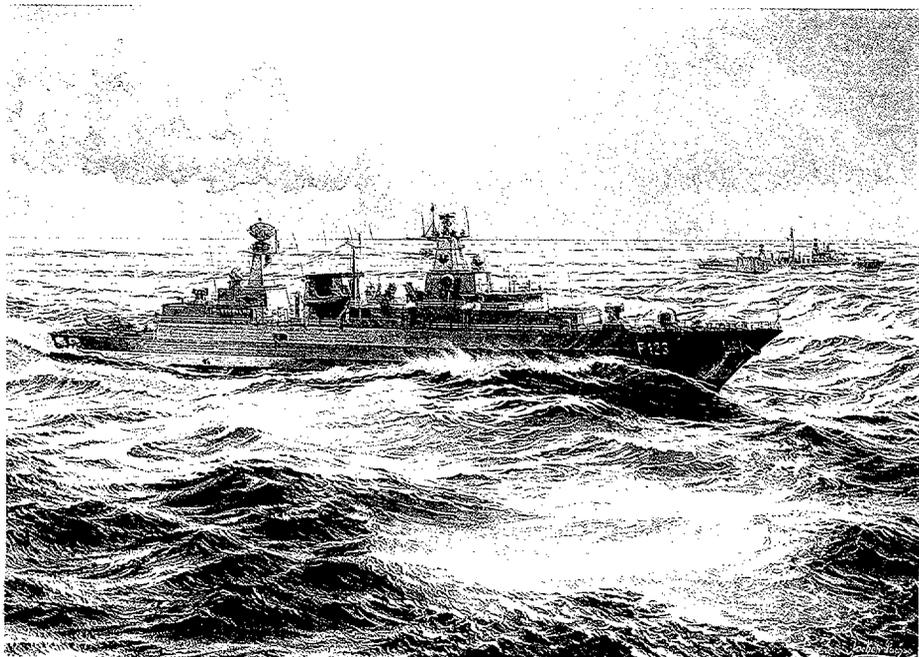
La fragata *Horizon*, que más bien es un destructor, no sólo por sus 6.500 toneladas de desplazamiento a plena carga sino también por sus misiones fundamentales, va a tener una eslora de 148 m, 18 m de manga, una velocidad máxima de 29 nudos y 45 días de autonomía de víveres. Irá dotada del nuevo sistema de armas de defensa antiaérea PAAMS, con 48 misiles de lanzamiento vertical, un helicóptero embarcado NH-90 con su hangar correspon-



Diseño de ordenador de la fragata *Horizon*.

diente, cañón de 127 mm a proa, ocho misiles antibuque, etc. Se estima que cada una de estas fragatas pueda contar 52.000 millones de pesetas, a pesar de que la serie va a ser numerosa, teniendo en cuenta que Gran Bretaña piensa adquirir nada menos que doce unidades, la Marina italiana, seis y la francesa, cuatro.

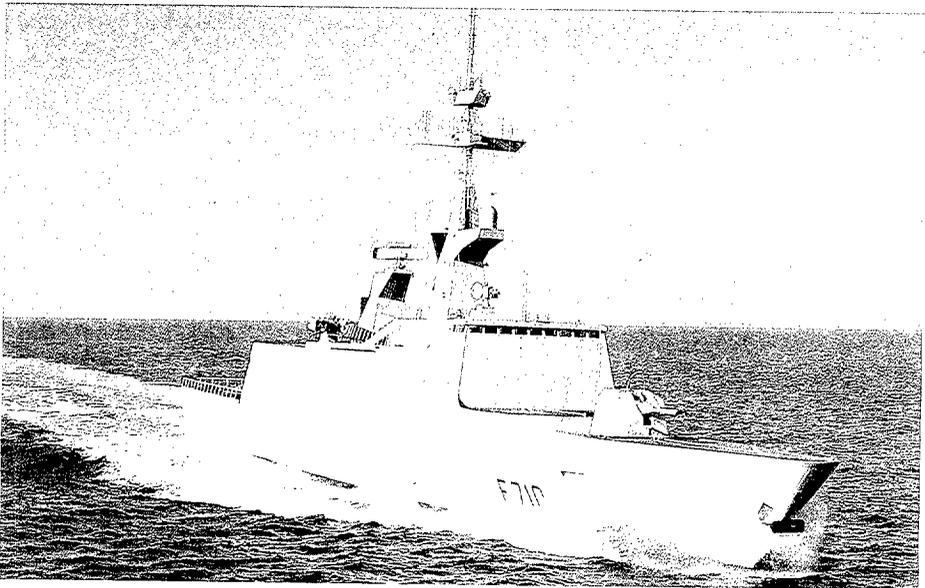
Fruto de otra colaboración trilateral va a ser la fragata que van a construir en los últimos años Alemania, Holanda y España, al haber coincidido los requisitos operativos y de calendario de la F-100 española con los de los programas LCF holandés y F-124 alemán. En estos momentos se está trabajando en la fase de definición, que terminará a finales de 1995, estimándose que para 1996 se dé la orden de ejecución, desarrollo y construcción de las fragatas, que se llevará a cabo en cada uno de los astilleros nacionales correspondientes. Las necesidades de estos tres países se cifran en cuatro buques, respectivamente, para Alemania y España y dos para Holanda. La primera de las cuatro F-100 se estima que la reciba nuestra Armada en el año 2001 y las siguientes, en los tres años consecutivos. El desplazamiento máximo de la fragata será de algo más de 4.500 toneladas, su eslora entre perpendiculares, 127,80 m y la manga, 15,50 m, con una velocidad máxima de 29 nudos y una dotación de 200 hombres, siendo su propulsión del tipo CODOG en tres compartimentos, distribuyéndose los sistemas básicos del buque en dos islas. Su



Proyecto alemán F-123.

armamento principal consistirá en un cañón que esperamos que sea de 127 mm para el apoyo artillero a tierra, aunque también se habla del de 76 mm, ocho misiles antibuque *Harpoon* para la española y un sistema de misiles de lanzamiento vertical con 40 celdas Mk-41 y, finalmente, dos montajes triples lanzatorpedos Mk-32. Contará, por supuesto, con un helicóptero SH-60 (NH-90 en la alemana y holandesa).

Pasamos por alto, por falta de espacio, las dos fragatas más modernas de la Marina alemana y británica, dotadas ambas de misiles de lanzamiento vertical, como la F-123 *Deutschland* y la tipo 23 *Norfolk* de tonelaje similar al proyecto hispano-germano-holandés, para detenernos en la «perla» de la Exposición, desde nuestro punto de vista: la fragata francesa *La Fayette*, la primera en su clase de características furtivas que ya está operativa y de la que se van a construir doce unidades: seis para la Marina francesa y otras seis para Taiwán. Al principio, si nos fijamos en la francesa nos desilusionará, de entrada, en lo que respecta a su armamento, debido a que el sistema de misiles de lanzamiento vertical desarrollado por Francia e Italia no estará operativo en el primer buque hasta dentro de unos años, que será, como ya hemos dicho, el portaviones nuclear *Charles de Gaulle*. Las últimas fragatas francesas se entregarán en los años 1998, 2000 y 2001, por lo que ya podrán contar con 16 misiles ASTER y el radar ARABEL. A proa, el cañón de 100 mm, como ya es tradicional en los buques franceses; en el combés, ocho misiles MM-40



Fragata *La Fayette*. Entre el montaje de 100 mm y el puente, el espacio destinado para la instalación, en su día, de los misiles de lanzamiento vertical.

*Exocet* y, posteriormente, dos sistemas antimisil SADRAL con seis lanzadores cada uno, Mistral, etcétera.

De la fragata *Floreal*, de la que la Marina francesa acaba de recibir su sexta y última unidad en 1993 para el control de la Zona Económica Exclusiva en los espacios marítimos lejanos de la metrópoli, no vamos a hablar porque no ofrece nada moderno, pero sí traeremos a estas páginas un desarrollo de la misma, la *Floreal 30* que está dotada de características más militares que la otra al contar con armamento superior y más velocidad; por tanto, servirá para amenazas más graves, operaciones navales en tiempos de crisis y apoyo a las operaciones de desembarco, entre otras. Su desplazamiento aumenta a 3.200 toneladas, la eslora a 110 m y la manga a más de 15 m. Contará con una plataforma para el helicóptero, que podrá ser un NH-90 o *Sea Hawk* de 23 × 14 m y un hangar para el mismo. El armamento consistirá en un cañón a proa de 76 ó 100 mm, 16 misiles de lanzamiento vertical a proa del puente y dos sistemas de corto alcance SADRAL, así como ocho misiles antibuque, tubos lanzatorpedos, etcétera.

La Empresa Nacional «Bazán» ofrecía un proyecto de fragata denominado P-611, de 3.400 toneladas de desplazamiento a plena carga, 110 m de eslora y 13,6 m de manga. Gracias a su propulsión CODOG podrá alcanzar este buque una velocidad máxima de 31 nudos, siendo su autonomía, a 18 nudos, 5.000 millas y su dotación de 121 hombres. Su armamento consistirá



Pabellón de España.

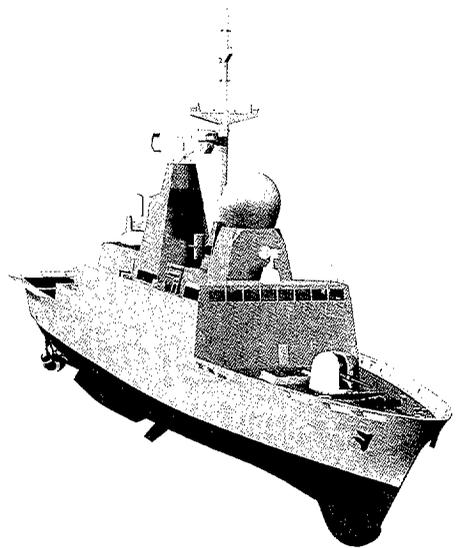
en un cañón de 127 mm a proa, un lanzador vertical con 32 celdas Mk-41, un sistema CIWS, ocho misiles antibuque entre las dos islas, torpedos y, como es lógico, un helicóptero de 9/10 toneladas con su correspondiente hangar.

En la línea de las 3.000 toneladas, que es la más vendida hoy día, no nos olvidemos de la fragata *Karel Doorman*, de Holanda, así como de las *Meko 200* de Alemania, de las que se están construyendo también ocho unidades para la Marina australiana y dos para la de Nueva Zelanda, así como otras cuatro más para Turquía, según diseño de Blohm & Voss; los italianos proponen una fragata de 3.000 toneladas basada en su *Maestrale*, de las que ya han construido ocho unidades. Se trata de un buque de 112,50 m de eslora y 14,50 m de manga que en configuración CODOG podrá alcanzar los 30 nudos. Es una fragata polivalente que irá dotada de los clásicos cañones italianos Oto Breda de 76 mm, 24 misiles de lanzamiento vertical, delante del puente, y ocho misiles antibuque, torpedos, etc., además de un helicóptero a popa.

## Corbetas

Terminamos este recorrido del Euronaval 94 con las fragatas ligeras y corbetas, como la del proyecto 592 de «Bazán» de un buque de 2.800 toneladas de desplazamiento, 104 m de eslora y 12,9 m de manga, que puede ir propulsado por una turbina de gas con lo cual alcanzaría los 27,5 nudos, siendo su autonomía de 4.000 millas a 18 nudos, su armamento, un cañón de 76,62 mm a proa, un lanzador vertical de misiles S/A Mk-48 delante del puente, con 16 celdas y dos tubos de lanzar triples Mk-32, así como ocho misiles *Harpoon* entre las dos islas y un sistema Meroka encima del hangar del helicóptero, que puede ser un SH-60.

En lo que respecta a las corbetas o fragatas ligeras, sólo hablaremos de dos de ellas: la italiana *Falco*, con capacidad oceánica, polivalente y flexible en su sistema de combate, con un desplazamiento de 2.300 toneladas, 108 m de eslora y 12,6 m de manga que puede contar hasta con 16 misiles de lanzamiento vertical, un cañón de tres pulgadas, dos sistemas CIWS, los ocho misiles antibuque y torpedos, y por parte de



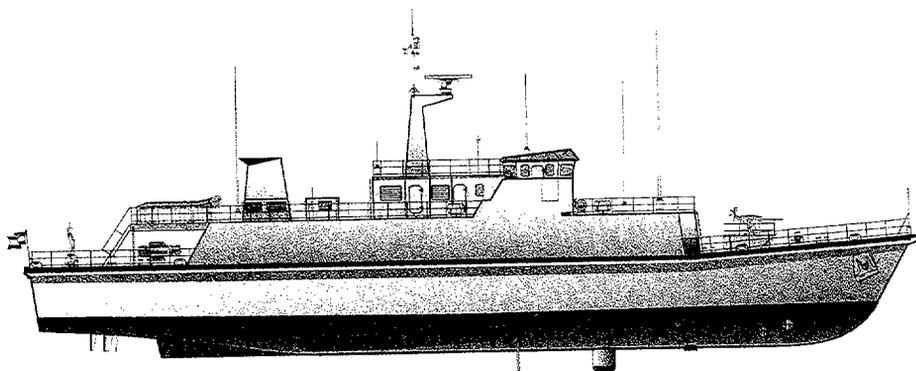
Corbeta *Souveraineté* (Francia).

Francia la *Souveraineté*, corbeta derivada de la clase *La Fayette*, de 2.200 toneladas de desplazamiento, 96 m de eslora y 14 m de manga, con el mínimo desplazamiento, para que pueda operar desde ella un helicóptero de 10 toneladas. Se trata de un buque que puede servir no sólo para la defensa de la Zona Económica Exclusiva, sino también para acciones ofensivas contra fuerzas aeronavales hostiles y para escolta. Su armamento, un cañón de 76 mm a proa, 16 sistemas de lanzamiento vertical ASTER 15, un sistema CIWS y 4/8 misiles antibuque.

## Buques MCM

En el apartado de buques de guerra de minas, iniciaremos nuestro recorrido por el cazaminas español GRP de «Bazán», de los que se están construyendo cuatro unidades en Cartagena para la Armada. Se trata de un moderno buque de 550 toneladas de desplazamiento a plena carga, 54 m de eslora y 10,70 m de manga, cuya primera unidad será entregada en el año 1998 y la última en el 2000. Es un poco mayor que el cazaminas británico *Sandown* (*Single Role*) de Vosper Thornycroft, que tiene un desplazamiento de 480 toneladas y una eslora de 52,5 m.

Los franceses, por su parte, han terminado ya su serie de cazaminas/dragaminas *Eridan*, proyecto tripartito que han llevado a cabo Francia, Bélgica y Holanda y ofrecen una versión «avanzada» del mismo de 597 toneladas de desplazamiento a plena carga en materiales compuestos. No obstante, nuestro interés al hablar de cazaminas siempre termina en el buque MCM oceánico *Bamo*, del que existe el casco en la DCN de Lorient en espera de mejores tiempos. Se trata de un buque para la caza o dragado de minas en zonas oceánicas (fondos entre 80 y 300 m de profundidad). El programa, del que se iban



Cazaminas de «Bazán».



*Cazaminas Sandown.*

a construir nueve buques cada nueve meses, igual que un parto, pero, como ya hemos dicho, ha sido suspendido por el gobierno francés. El casco es de tipo catamarán y de GRP, siendo su desplazamiento de 890 toneladas, la eslora, 52 m y la manga, 15 m, contando con una dotación de 50 hombres.

## **Submarinos**

Finalizamos nuestra primera parte a esta visita a Euronaval 94, en lo que respecta a plataformas navales, con los submarinos que pueden interesar a España, como los de Francia y Alemania, ya que el mejor producto de submarinos oceánicos con AIP del mundo, los suecos, no estaban presentes en París. Los franceses acaban de firmar un contrato con Pakistán para la venta de tres submarinos *Agosta 90B*, versión mejorada de la famosa clase *Agosta*, en los que no nos vamos a detener, para pasar a tratar del submarino *Scorpène* CM-2000, desarrollo conjunto de Francia y España de un submarino con propulsión convencional, de porte medio, diseñado para ser equipado con sistema de propulsión anaerobio (AIP) de muy alto rendimiento MESMA, en

## INFORMACIONES DIVERSAS

el cual intervienen, entre otras, la Sociedad Bertin de Francia y, por supuesto, el constructor número uno y único de submarinos de Francia: la DCN International. La versión AM-2000 anaerobia química tendrá mayor desplazamiento que la CM-2000: 1.670 toneladas en superficie, 1.815 toneladas en inmersión y una eslora de 69,70 m, siendo su manga 6,70 m. Su dotación será de sólo 32 hombres y la velocidad máxima en inmersión durante dos horas puede ser de 20 nudos, con una autonomía de 50 días. En tránsito mixto puede navegar 6.500 millas a ocho nudos con un coeficiente de indiscreción del 16 por 100. El armamento consistirá en seis tubos lanzatorpedos y 18 torpedos o misiles antisuperficie; por su parte, los alemanes continúan con el tipo 212, mientras el 471 continúa su camino en la Marina australiana. La clase 212 tendrá un desplazamiento de 1.320 toneladas en superficie y 1.800 en inmersión, su eslora será de 53,2 m y el diámetro 6,90 m; su dotación de sólo 20 hombres. La construcción del primero de los cuatro comenzará en 1995.

Alfonso DE CARLOS PEÑA





## M I S C E L Á N E A

“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.

### 24.024.—Hace cien años

Inicia este cuaderno de enero de 1895, tomo XXXVI, un trabajo titulado *Un artículo sobre el huracán del 24 de septiembre de 1894 en las Antillas*, del que es autor don Rafael Pardo de Figueroa, capitán de navío retirado; se trata de la contestación a un artículo publicado en la revista «Madrid Científico», núm. 8 (2-XII-1894), escrito por don José Ricart y Giral, en el que manifiesta que éste no se ha ajustado a la verdad en la descripción del citado huracán. Sigue, *Apuntes sobre un método para representar gráficamente los potenciales de acción*, por don E. Tournier, teniente de navío de la Marina francesa,

tomado de la «Revue Maritime et Coloniale», traducido por el teniente de navío don Antonio Díaz Cañedo. Se continúa con *Nuevas noticias sobre el combate del Ya-Lu*, por don Mario Rubio Muñoz, teniente de navío; da nuevos datos sobre este importante combate naval en la guerra entre Japón y China (17-IX-1894). *Socorros á los heridos y á los naufragos de las guerras marítimas*, traducido por don Federico Montaldo, es continuación del cuaderno de diciembre pasado y sigue. *Las maniobras de los torpederos españoles en 1894*, por don Antonio Díaz Cañedo, teniente de navío; describe éstas y su buen resultado; se efectuaron en los meses de septiembre y octubre del pasado 1894. *Memoria escrita por el comandante de la corbeta «Nautilus»* respecto al viaje que verificó este buque en los años del 92 al 94; el autor, don Fernando Villaamil Fernández-Cueto, lo divide en tres partes; la primera, «condiciones en que empezó el viaje y sistema de enseñanza seguida con los Guardias Marinas y Aprendices navales; segunda, derrotas seguidas durante su expedición, y tercera, mi opinión respecto á la conveniencia de viajes análogos á éste para los buques-escuelas», continuará. *La corriente del Golfo*, por John E. Pillsbury, teniente de navío de primera clase de los Estados Unidos, traducido por don Luis G. Bayo y López, teniente de navío de primera clase; descripción de la misma. *Origen de las corrientes marinas*, por don Salvador Carvia, alférez de navío. Sigue *El arrastre de buques en el verdadero horizontal de Santa Rosalía (arsenal de Cartagena)* y *el arrastre del crucero «Lepanto»*, por don Nemesio Vicente, ingeniero jefe de primera clase de la Armada; se efectuó éste el 3 de noviembre de 1893. *Vocabulario de las pólvoras y explosivos modernos*, es continuación de cuadernos anteriores y sigue; desde «Rhenish» hasta «Rocafuego». *Asociación de los Cuerpos de la Armada*, extracto de los acuerdos tomados en junta general en 20 de octubre de 1894. *Nota*, correspondiente al artículo *El combate del Ya-Lu*, contestando el autor, teniente de navío Rubio Muñoz, a la publicación inglesa «The Army and Navy Gazette» que comentaba y criticaba «las conclusiones finales de mi artículo».

*Bibliografía*, con la reseña de varios libros y revistas españolas y extranjeras. *Apéndice*, con disposiciones referentes al personal de los distintos cuerpos de la Armada hasta el 21 de diciembre. Varias láminas acompañan al cuaderno.

J. F. G.

#### 24.025.—Orden de Carlos III



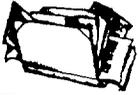
Esta Real y Distinguida Orden de Carlos III fue instituida el 19 de septiembre de 1771, con motivo del nacimiento del sucesor de los Príncipes de Asturias, y bajo la protección de la Inmaculada Concepción de la Virgen María, una devoción especial del rey

Carlos III. Esta orden fue aprobada por el papa Clemente XIV. Tenía varias clases: Caballeros, Gran Cruz y Pensionistas, además de la de Supernumerario. Fue abolida en 1931 y restablecida en 1942. La Cruz de esta Orden es dorada, formada por cuatro brazos iguales y simétricos, similar a la de Malta; en sus contornos tiene unas franjas de esmalte blanco y en su centro de esmalte azul celeste. Entre los

cuatro brazos, flores de lis y, sobrepuesto en el centro, un escudo ovalado con la imagen de la Purísima Concepción en relieve. En el reverso lleva otro escudo oval con la cifra e inicial de Carlos III y la leyenda «Virtute et Merito». La Cruz de Carlos III era un grado y distintivo de la Orden, creado precisamente para distinguir a todas aquellas personas beneméritas, afectas a la persona del rey, acreditando, además, celo y amor al servicio.

J. L. T.

**24.026.—Animalejos navegantes**



Juan de Valencia, cronista que acompañó a la armada de don Fadrique

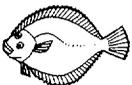
de Toledo, cuando la reconquista del Brasil, año 1625, impresionado por las calmas de la línea equinoccial, nos manifestaba lo que aquí transcribimos:

«Considere el advertido lector de todas estas menudencias, haciendo un cuerpo quien hace estos viajes y pasa estos trabajos, los sobresaltos, aflicciones y desdichas que pasará, pues aún los que tienen algunas comodidades padecen con intermision, de donde me desengaño que los soldados de las armadas de la Católica Majestad del Rey nuestro Señor, es acertado tengan remuneracion de sus servicios en ella, en consideracion de lo referido y de otras infinitas cosas, porque la piscina y habitacion de las embarcaciones, trato é incomodidad y persecuciones de tan diversos animales y sabandijas, es cosa asquerosa é insufrible, y esto siendo imposible remediarlo.»

Tendría toda la razón don Juan; una remuneración por estos servicios merecía les fuera concedida, ya que los viajecitos se las debían de traer.

J. F. G.

**24.027.—Torpedos de la pradera**



Como es sabido, la palabra «torpedo» fue la adoptada en 1805 por el nor-

teamericano Robert Fulton para su invento, que en realidad era una carga explosiva fija a un botalón (torpedo de botalón), que ofreció

en 1811 al gobierno de su país (*Letter to the Secretary of the Navy on the Practical use of the torpedo*). El vocablo lo tomó del nombre latino del *torpedo marmorata*, pez selacio llamada también en español *tremielga* o *tembladera* por su peculiaridad de producir descargas eléctricas, y se aplicó originalmente a todos los ingenios explosivos submarinos.

José Almirante, en su «Diccionario Militar» (1869) lo califica de *máquina infernal* y añade, para nuestra sorpresa, que «ya en 1868 la voz ha tomado tal extensión que abraza lo marítimo y lo terrestre».

La aparición del *torpedo automóvil*, debido al capitán de navío austriaco Luppis y perfeccionado por el inglés Whitehead hizo que, en adelante, se designaran sólo éstos como torpedos, pasando los fijos a llamarse *minas*.

T. T.

**24.028.—Normalización**



Una Real Orden de 4 de junio de 1846 disponía el uso reglamentario en la

Armada de: «... las mangueras de tejido de algodón que frabrica en Mataró don Francisco Oliver, de cuatro pulgadas de diámetro, al precio de 16 reales la vara y sin costura, semejantes a las que se usan en Inglaterra y que fueron reconocidas por el capitán de fragata don Ramón Adra y por los peritos del Arsenal de Cádiz para sustituir a las de lona».

Luego se ordenó adquirir 600 varas, 300 para Cádiz y 150 para Cartagena y Ferrol respectivamente.

J. B. N.

**24.029.—Visitantes de peso**



Bajo el título «Un nuevo barco surca, desde ayer, el estanque del Retiro»

leemos en un diario de Madrid (17-10-94) la noticia que comienza como sigue:

«El estanque del Retiro cuenta desde ayer con un nuevo barco de paseo para visitantes de 12 metros de eslora y ocho toneladas de peso...».

Suponemos que tales visitantes serán balle-  
nas, aunque no es muy frecuente verlas por la  
Villa y Corte, ni siquiera en el estanque del  
Retiro. ¡Ay, las comas!

T. T.

**24.030.—Electricidad**



En el número 12 de la re-  
vista «La electricidad»,  
publicado en Barcelona  
el día 15 de junio de 1883, que encontramos en  
buena encuadernación de piel, con cantos  
dorados, efectuada por la librería «Nacional»  
de don Victoriano Ibáñez, de Cádiz, que per-  
teneció al detall de la fragata *Blanca* y más  
tarde a la Biblioteca General de la Base Naval  
de Ferrol, podemos leer:

«Desde Volta, nada menos, tenemos que  
dar un salto, para venir a nuestro asunto, a la  
Sociedad Española de Electricidad, domici-  
liada en Barcelona, con un capital social de 20  
millones de pesetas, con cuyo dinero ya se  
puede alumbrar todo el planeta, y aún pegarle  
fuego, si fuera necesario.

Esta sociedad, que dirige el Sr. Dalmau, ha  
sido la encargada de importantísimas instala-  
ciones, entre las cuales, por no hacer pesado  
este trabajo, solo mencionaré las siguientes:

La instalación de la Universidad y Colegio  
de Padres Dominicos de Manila.

De la Fábrica de Mieres, de Asturias.

De las obras del Canal de Aragón.

Del Ministerio de la Guerra, en Madrid.

Del ingenio de Durañona hermanos en la  
Isla de Cuba.

De las fragatas blindadas *Vitoria*, *Numan-  
cia* y *Sagunto*.

Del paseo de Colón, en Barcelona.

De las obras del ferro-carril directo de  
Madrid.

De un sinnúmero de cafés, establecimientos  
industriales é importantísimas fábricas de  
todas clases en diferentes poblaciones de la  
Península y de Ultramar.»

Y en el número 17:

«El alumbrado eléctrico en los arsenales  
españoles.—Está acordado por el Ministerio  
de Marina el alumbrado eléctrico en los arse-

nales del Ferrol, Carraca, y Cartagena, y vá a  
emprenderse la instalación de varios sistemas  
en algunas dependencias de dichos centros de  
construcción.

En el arsenal de Cartagena se ha recibido y  
ensayado con el más brillante éxito el material  
de máquinas y lámparas, sistema Gramme,  
fabricado en los talleres de la Sociedad Espa-  
ñola de Electricidad, domiciliada en Barcelona.

No puede dudarse que resultado tan lison-  
jero para la industria nacional será debida-  
mente apreciado por el ilustrado cuerpo de  
nuestra Armada, inclinando su ánimo a la  
adopción del material español, que compite  
con el mejor del extranjero, según hemos oído  
de labios del mismo Mr. Gramme, quien al  
par que el elogio de la casa constructora, hizo  
el de los hábiles operarios españoles.»

J. B. N.

**24.031.—Biografía breve**



Traemos aquí la del te-  
niente general de la Ar-  
mada don Ángel Laborde  
y Navarro; nacido en Cádiz el 2 de agosto de  
1772; cuando contaba nueve años de edad, sus  
padres le enviaron al colegio de Soreze (Fran-  
cia), donde aprendió matemáticas y las len-  
guas francesa e inglesa. En 13 de abril de 1791  
ingresó en la compañía de guardias marinas  
del departamento marítimo de Cádiz. En 16  
de abril de 1792 ascendió a alférez de fragata:  
a alférez de navío, en 26 de febrero de 1795, y  
a teniente de fragata, en 5 de octubre de 1802.  
Como tal oficial subalterno, navegó por aguas  
del Atlántico y Mediterráneo.

Embarcado en la escuadra del mando del  
almirante don Juan de Lángara y Huarte, que  
unida a la británica del almirante Hood se  
halló en la ocupación de Tolón en la guerra  
contra la Convención francesa, tomando  
parte también Laborde en operaciones en tie-  
rra a las órdenes del almirante Gravina, hasta  
el reembarco y evacuación de la plaza. Partici-  
pó, asimismo, en la defensa de la plaza de  
Rosas, así como en otras operaciones, hasta la  
paz de Basilea (año 1796); este mismo año,  
pasó a Ferrol. Al declararse la guerra contra la  
Gran Bretaña, fue nombrado ayudante en la  
plana mayor de la escuadra mandada sucesi-  
vamente por el almirante don Pedro Obregón



Retrato de D. Ángel Laborde y Navarro  
(Museo Naval, Madrid).

y el teniente general don Francisco Melgarejo; con ella asistió al combate de Rochefort, contra una escuadra británica, superior en número, que fue rechazada. De nuevo en Ferrol, le fue concedida licencia para pasar a Cádiz a reponer su quebrantada salud; terminada ésta fue agregado al Observatorio, donde se le encargó de la enseñanza de las matemáticas a los guardias marinas.

En el año 1808 fue destinado a las baterías del arsenal de La Carraca, hallándose en el combate y rendición de la escuadra francesa del almirante Rosilly y en otras acciones durante el sitio de Cádiz. En 23 de febrero de 1809, ascendió a teniente de navío, y el 19 de junio de 1813, a capitán de fragata. En agosto de 1810 pasó a La Coruña, destinado a las obras de fortificación de esta plaza, hasta marzo de 1811, en que lo fue, de primer profesor de matemáticas, al Colegio Militar de Santiago de Compostela, cargo que desempeñó con gran acierto hasta el 10 de septiembre de 1815, en que fue nombrado segundo director del Depósito Hidrográfico.

En 16 de marzo de 1817 se le confirió el mando de la expedición de la Real Compañía de Filipinas, siendo comandante del navío *San*

*Julián*, efectuando dos viajes en redondo a Filipinas y visitando también Calcuta, Cantón y otras ciudades asiáticas.

Por Real Orden de 24 de diciembre de 1819 fue nombrado comandante del apostadero de Puerto Cabello y de las fuerzas navales de él. En 27 de febrero de 1820, tomó el mando de la fragata *Ligera*, y en 11 de noviembre siguiente salió para Costa Firme con la división naval de su mando. En 3 de octubre de 1821 ascendió a capitán de navío. Ardua y fructífera fue la labor que, por entonces, realizó Laborde, atendiendo a la defensa de las costas y protección y seguridad para la navegación contra los ataques de los insurgentes; por los méritos contraídos le fue concedida la encomienda de la Orden de Isabel la Católica.

Relevado de su destino en Puerto Cabello, pasó a La Habana, siendo nombrado segundo jefe de las fuerzas navales de ésta (año 1823), saliendo con la fragata *Sabina* y corbeta *Céres* para Costa Firme a atacar a la escuadrilla del comodoro Danels a quien derrotó, apresándole las corbetas *Zafiro* y *María Francisca*; por esta acción le fue concedida las gracias de Caballero de la Orden de Carlos III (15-XI-1824).

Por Real Orden de 14 de julio de 1825 ascendió a brigadier; en 19 de septiembre siguiente salió de La Habana, con la *Sabina*, mandando una expedición para socorrer a los defensores del castillo de San Juan de Ulúa. En diciembre de este mismo año fue nombrado comandante general del apostadero de La Habana, continuando su embarco en la *Sabina*, que, con las fragatas *Lealtad*, *Iberia*, *Perla* y *Casilda*, y goleta *Habanera*, persiguió a los buques corsarios, protegiendo nuestro comercio marítimo; habiéndose agregado a esta división el navío *Guerrero*, visitó Laborde el puerto de Kingston (Jamaica), amenazando con su presencia las plazas de Santa Marta y Cartagena de Indias, ocupadas por los insurgentes.

De regreso a La Habana, de nuevo volvió a salir con la división de su mando para atacar los puertos de Costa Firme, arbolando su insignia en el navío *Guerrero* (septiembre de 1826), pero un furioso temporal le obligó a volver a *La Habana*. Otras muchas expediciones efectuó Laborde.

En 6 de diciembre de 1829, ascendió a jefe de escuadra; por esta época también se le con-

cedía la Gran Cruz de la Orden Militar de San Hermenegildo. Después de tantas campañas, fueron constante preocupación suya las obras de mejoras del arsenal, organización de las matriculas de la isla, protección a la navegación de cabotaje y pesca.

Con motivo del fallecimiento del rey Fernando VII y encargado de formar gobierno don Francisco Cea Bermúdez, designó éste como ministro de Marina a don Ángel Laborde; razones que aquí no son del caso impidieron que éste ocupara dicha cartera, continuando de comandante general en La Habana, concediéndosele, en atención a sus méritos, la Gran Cruz de la Orden española de Carlos III.

«Colmado de honores y apreciado de propios y extraños...» (F. de P. Pavía, *Galería biográfica...*), cuando el 31 de mayo de 1834 «le asaltó el mal que había de acabar con su existencia», falleciendo el 4 de abril siguiente. «La nación perdió en don Ángel Laborde un esclarecido patricio, la Armada uno de sus más entendidos y bizarros Generales, cuya memoria se conservará siempre en el cuerpo con orgullo y con gloria.»

J. F. G.

24.032.—Apostadero



El concepto de Apostadero, tan generalizado años atrás, proviene del denominado «Puerto de Armadilla», que entrañaba una única capacidad de apoyo a una pequeña fuerza naval, sin contar con astillero y elementos de carenado. En este sentido, un apostadero era algo así como una parte de un arsenal. Después de Trafalgar y de la guerra de la Independencia, Ferrol quedó convertido prácticamente en un apostadero, dada la casi total inexistencia de buques en toda España en 1818, pues sólo había un navío armado, cinco fragatas y otros buques menores, que circunstancialmente atracaban en Ferrol. A efectos oficiales, una Real Orden de agosto de 1825 rebajaba a la categoría de apostadero al arsenal ferrolano, que, no obstante, fue restablecido como tal Arsenal en 1836, con objeto de ir preparándolo para la nueva era del vapor, ya que en 1835 llegó a España el primer buque de guerra y de vapor, y diez años des-

pues no hay ni materiales ni operarios para reparar calderas. Esta precaria situación empezó a subsanarse hacia 1851, cuando se produce una reactivación industrial y un cambio tecnológico.

J. L. T.

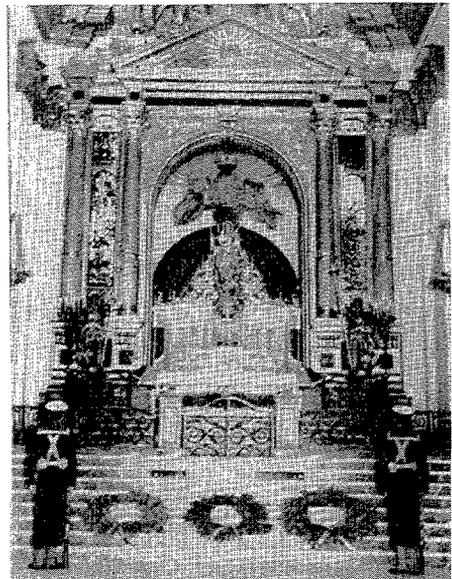
24.033.—Oración



Oración poética es, sin duda, la del Panteón de nuestros mejores, que a continuación expondremos. Y no se olvide que lo poético es un antídoto del egoísmo y, ahora como antaño, inclina al hombre a los «Grandes Hechos».

Se compuso en 1966, con ocasión de la celebración del centenario del combate de El Callao, y para ello se tomaron poéticos trozos existentes en antiguas lápidas del Panteón, no sepulcrales, sino que en él están a modo de laudatorios pensamientos. En caridad se remató con un recuerdo, también a los enemigos. Dice así:

«Acuérdate, Señor, de los ilustres y beneméritos Marinos que vivieron intensamente para la Patria o que dieron por ella su vida.



»Acuérdate, Señor, de los esclarecidos Jefes de la Armada que un día fueron los dominadores del Mar y los primeros que descubrieron, reconocieron y conquistaron remotísimas regiones y apartadas islas, dando a la Iglesia de Cristo innumerables pueblos, sometiéndolos dilatados reinos al dominio de España.

»Acuérdate, Señor, de los que después de surcar todos los Mares vinieron a encerrarse en estos monumentos funerarios, y de los que arrebatados por los azares de la Mar y de las batallas, quedaron sus cuerpos en los abismos o en lejanos países. Todos pagaron el tributo debido a la Muerte, pero se muestran a las generaciones que les siguieron como abanderados del Valor, de la Audacia y de la Cultura, siendo la admiración de todas las potencias marítimas.

»Acuérdate, Señor, de los ilustres Generales, Almirantes, Jefes, Oficiales y Suboficiales de la Armada, cuyos nombres eternizan en este ámbito, con caracteres indelebles, gloria inenarrable, piedad, patriotismo y demás excelsos merecimientos; todo para gloria del nombre español.

»Acuérdate, Señor, de las Clases de Marinería y Tropa, y de los Marineros y soldados que siguiendo con lealtad las Banderas de la Patria fueron conducidos por los preclaros Capitanes que aquí reposan.

»En Caridad...

»Acuérdate, también, Señor, de los enemigos que murieron luchando contra nosotros en combate, con Nobleza y con Honor.

»¡Dales la Gloria Eterna!

»¡MEMENTO DOMINE!».

C. M.-V.

**24.034.—No cabe en cabeza humana**



¿En qué se basaría un periodista inglés, el año 1896, para manifestar en su periódico lo que sigue? Se refería a la primera transmisión inalámbrica entre la torre Eiffel y el Panteón, y se expresaba así:

«¿Transmitir la voz humana a distancia y sin hilos? Esta invención—si invención puede llamarse— será olvidada a fin de año.»

Efectivamente, la tal «invención» no sólo ha sido «olvidada», sino que mejorada. Hay

que ver la de «invenciones» de éstas que tenemos ahora, y las que «te rondará morena». ¿Qué diría el «profeta» de la televisión o de la llegada a la luna, que, por cierto, vimos «sin hilos»? Cosas veredes...

J. F. G.

**24.035.—Mujeres**



Las primeras que embarcaron para América lo hicieron en el tercer viaje de Colón. Sin embargo, parece que había poca demanda de pasaje, pues de las treinta plazas que se autorizaron sólo se ocuparon dos: por cierto que ambas eran gitanas, lo que debe consignarse en honor de su comunidad y creemos que merecería el reconocimiento de la Historia. Se llamaban Catalina y María, aunque no constan sus apellidos.

G. Y.

**24.036.—Curarse en salud**



Nombrado don Félix Beringuer de Marquina virrey, gobernador, capitán general y presidente de la Real Audiencia de Nueva España (R. O. 5-XI-1800), cargo que desempeñó «con celo, desinterés y patriotismo», y en el que cesó por los comienzos del año 1803, de él se cuentan muchas anécdotas que aquí no son del caso; sólo referirnos a la forma peculiar de administrar justicia y dejar las cosas claras y en su punto; veamos:

Sucedió, en cierta ocasión, que le presentaron un expediente para que él lo resolviese y dictaminase, ya que el asesor pedía una cosa y el fiscal la contraria. Nuestro virrey, de talante conciliador, a fin de que ninguno de los dos quedase defraudado, «cortó por lo sano» y decretó, de su puño y letra, que:

«Como pide el señor Fiscal y parece al Asesor general, aunque no me parece a mí».

Eso y «salirse por peteneras», «me parece a mí», al que firma ésta, lo mismo.

J. F. G.

24.037.—La primera *Numancia*

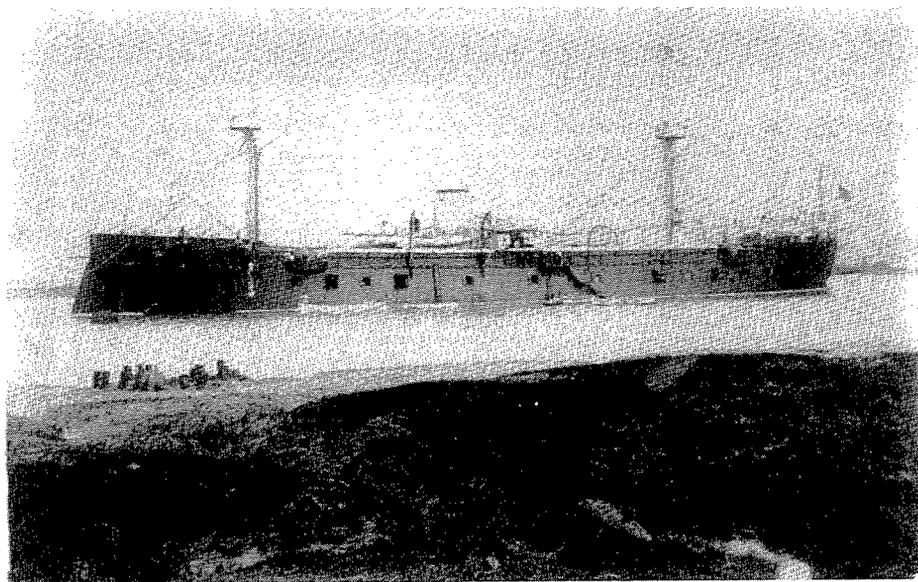


Se ve en la foto el poco garboso aspecto con que quedó la célebre fragata blindada al modernizarse en 1896, perdiendo en la ocasión su gallarda arboladura, con la que tantas glorias ganara, y hasta su romántica condición femenina para ser clasificada como guardacostas acorazado. Junto a su hermana —aunque no gemela— *Vitoria* fue el primer buque blindado de nuestra Armada, y nuestra REVISTA se ha ocupado de ella en repetidas ocasiones, por lo que no nos extenderemos aquí en su larga —cincuenta y un años— y brillante historia. Quede sólo para el recuerdo la achaparrada y maciza silueta del que ya no volvería a voltejar a todo trapo por los siete mares con su pesada coraza auestas.

(Foto Centro Marítimo y Naval «Don Castro Méndez Núñez».) G. Y.

«Empieza á estudiarse los medios de defensa contra los submarinos, cuyos resultados y eficacia, con tanto desprecio han sido recibidos en varias naciones; algunas esperaban que los Congresos Internacionales convocados al efecto, prohibiesen el empleo en la guerra de estos pequeños buques, cuyo solo medio de combatir es amparándose en la sorpresa y la obscuridad, medios contrarios á las nobles tradiciones de la Marina; pero descontadas ya estas esperanzas, se busca en el resultado de experiencias diversas, algunos medios de ponerse á cubierto de los ataques de este nuevo é inevitable enemigo.

Los destroyers son los llamados á desempeñar gran papel en la defensa contra los submarinos que, apercibiéndose de su presencia en un pequeño instante, cuando se encuentre en la superficie y, por consiguiente, sea visible su torre de observación, hagan explotar un torpedo en aquella dirección, presumiéndose



24.038.—Defensas contra los submarinos



Nuestra REVISTA, en su número de septiembre de 1901, en la sección de *Noticias Varias*, daba la que, con este título, aquí transcribimos:

que la explosión sea suficiente para destruir su estabilidad ó al menos averiar sus aparatos principales, todavía delicados en sumo grado. Se ha pensado también en los rayos invisibles Rœtgen á fin de encontrar el medio de ver, desde la superficie, las profundidades del mar; pero esta experiencia, de tener éxito, tendría

por resultado, á nuestro entender, el permitir á los submarinos orientarse y conducirse sin necesidad de salir á la superficie.»

J. F. G.

#### 24.039.—Meteorología



Algunos refranes marineros... de antes.

Para la previsión del tiempo se dejaron atrás los refranes, pero allá, en 1926, sí los recogía la Meteorología del capitán de corbeta don Lutgardo López y con ellos había que arreglarse. Sí es verdad que daba un gran paso en el estudio de los ciclones.

Uno de aquéllos era: «Cielo aborregado... suelo mojado», que en Galicia era: «Cielo borregueiro... viento al sueiro»; o «Cielo empedrado, suelo mojado». Otros: «Nubes con franja o ribetes... aferra bien los juanetes». Y «Si la lluvia te coge antes que el viento... alista drizas (para arriar) sin perder

momento... Pero si el viento te cogió primero... ¡jiza gavias arriba, marinero!».

Uno pleno de esperanzas para salir de una calma era: «Toninas que mucho saltan... viento traen y calma espantan». ¡Qué alegría cuando se abatía!

Había uno que podía ser de Perogrullo. Se decía en broma: «Toninas a barlovento... al otro lado sotavento». ¡Naturalmente!

Y otro que era desesperanzador: «Quien el tiempo se pone a predecir... se expone a mentir». ¡Ay!... Había muchos. El estudio de los frentes todavía no había llegado, al menos a nosotros. Pero se luchaba con brío contra los temporales, coronando la acción con la «alegría del deber cumplido». Un vez pasado todo se decía con mucho ánimo: «¡Hasta otra!». Y el más creyente sentía en su interior un ¡*Laus Deo!*: «Tú que dispones de Cielo y Mar...». se cantaba, orando, al anochecer, con salmodia de olas rompiendo contra el costado.

C. M.-V.



24.040.—Aventureros



Se llamaba aventureros a los que, faltándoles alguno de los requisitos

exigidos a los guardias marinas, embarcaban en los buques de guerra con deseo de hacer carrera en la Armada. Realizaban los mismos estudios que aquéllos.

Una R. O. de 7 de marzo de 1824, del ministro Luis María de Salazar, suprimió la clase.

Los últimos admitidos fueron los hermanos José María y Juan Balboa, cuya gracia de embarque solicitó su padre el teniente de bombardas don Juan, alegando que ambos habían concluido los mismos estudios elementales que efectuaban los guardias marinas en la Academia. El 8 de agosto de dicho año se concedió a los hermanos Balboa el ingreso en la Armada.

Entre los aventureros que alcanzaron el generalato se cuenta el vicealmirante don Francisco de Paula Pavía y Pavía, en posesión de dos cruces de San Fernando. Desempeñó las Capitanías Generales de Cartagena y Cádiz y ocupó en un par de ocasiones la cartera de Marina. Estudioso de la Historia Naval, escribió *Historia General de la Marina Española* y *Galería biográfica de los generales de Marina*, ambas muy consultadas por los investigadores navales.

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

24.041.—Vuelo trasatlántico



Con motivo de la llegada al aeródromo francés de Le Bourget (París) del

aviador Charles Lindbergh, en su avión monoplano *Spirit of Saint Louis*, después de un vuelo de treinta y tres horas y cincuenta minutos, que hizo «él solito», terminándolo, por cierto, «sin una sola gota en el depósito de su avión», el boletín de una sociedad científica publicaba así la noticia:

«El señor Lindbergh acaba de obtener éxito en una empresa poco vulgar, pero jamás las compañías de aviación serán tan locas para confiar la vida de las personas y de la tripulación en distancias tan grandes y en máquinas tan poco confortables como inseguras». Y se quedaron tan frescos, ¡a quién se le va a ocu-

rrir semejante osadía!; ya lo vemos y seguiremos viendo; nadie se atreve a viajar en avión y menos todavía en viajes tan largos.

J. F. G.

24.042.—Departamentos



Una R. O. de 31 de agosto de 1825 suprimió la denominación de Departamentos a los de Ferrol y Cartagena, asignándoseles la de Apostaderos. Por R. O. de 14 de abril de 1836 volvieron a llamarse Departamentos.

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

24.043.—Logística regia



En el año 1496, fruto de la política matrimonial de los Reyes Católicos. partía del puerto de Laredo la escuadra que conducía a la infanta doña Juana, que iba a contraer matrimonio con el archiduque don Felipe. Los puertos gallegos fueron los encargados de abastecer dicha escuadra. En real cédula dada en Tortosa, en 18 de enero de ese mismo año de 1496, se da cuenta y razón de las provisiones obtenidas en Galicia y otras regiones españolas:

«Proveimiento.—El bizcocho en Sevilla y Jerez.

»Asimismo, vinagre, aceite, habas, garbanzos y sal, cecinas, pescados, vacas, carneros en pie, toneles y todas las otras cosas en Betanzos y los otros puertos de Galicia.

»Veinte mil cántaras, de a ocho azumbres cada cántara, de vino yana baladí.» (¿Sería el de Betanzos que dicen tiene un grado menos que el agua?)

»Cuatrocientos toneles para el dicho vino, de cincuenta cántaras tonel.

»Trescientos toneles de dicho porte para agua.

»Dos mil quintales cecina de vaca.

»Veinte vacas vivas en pie.

»Mil gallinas.

»Mil huevos.

»Dos quintales de mantecas de puerco y vaca.

»Mil docenas de pescados aciales, de veintiseis pescados docena (¿?).

»Ciento cincuenta mil sardinas arenques o saladas, las que fueren mejor.

»Trescientas arrobas de pescado de cuero.

»Quinientas arrobas de vinagre.

»Diez quintales de candelas de sebo.»

J. B. N.

#### 24.044.—Organización naval

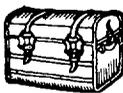


En las «Instrucciones y señales de Táctica» redactadas por el general de la Armada don Antonio de Escaño se establece la siguiente organización para la composición de la fuerza naval:

«Las divisiones de una Armada se forman de tres o cuatro navíos, procurando que los de cada división tengan iguales propiedades; las escuadras se componen de dos o tres divisiones, y las armadas, de dos o tres escuadras. A cada división se le asigna una fragata o embarcación menor.»

J. L. T.

#### 24.045.—Vieja foto



Es a bordo de uno de los torpederos afectos a la Escuela Naval, en 1926, en los que hacíamos nuestras primeras salidas a la mar. Es de un grupo de aspirantes de primero. Están a proa, en lo que pudiera tenerse por castillo, en este caso nada alteroso: sin duda, siendo como eran de casco bajo y afilado aquellos barcos. Es en una tarde de invierno; hay calima, pero la mar está en calma. Generalmente, no era así... Sólo rompe la mar en los bajos; allá afuera en las Puercas y en los Cochinos... Los retratados están en un buen rato: en cubierta; pues también se cubre el servicio en calderas y entre tumbos se pasa el rodo y la barra quitando las escorias del carbón puestas al rojo-blanco... Hemos llegado a estos parajes de mar libres sorteando el comandante a los pesadotes candrayes, que a vela se esforzaban también para salir ciñendo una suave brisa del Noroeste.

El grupo lo forman, de izquierda a derecha: Ignacio del Cuvillo Merello, Federico Vidal y de Cubas, Manolo Beardo Morgado, Carlos Moya Blanco y José Manuel Werner Bolín... Como apunta la lluvia llevan la «cachafeira» (nombre que se le dio posteriormente a esa



prenda), con remedo de «capote de montar», al llevar la airosa esclavina. Van «marineros» sin duda, y muy contentos con su salida a la mar que rompe otras monotonías escolares.

C. M.-V.

J. L. T.

24.046.—Aparejos



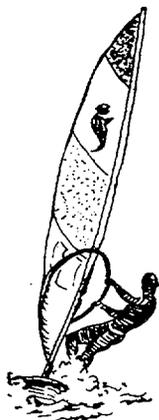
Las fragatas y los navíos del siglo XVIII empleaban un sistema de aparejo

casi igual, diferenciándose en el porte o tonelaje desplazado, correspondiendo a mayores medidas de la eslora, manga y calado el de los navíos. Las fragatas, por su parte, variaron mucho de peso, entre 200 y 700 toneladas, correspondiendo estas últimas a las de guerra; por su parte, los navíos estaban entre las 1.600 y 2.000 toneladas. En cambio, los buques mercantes, y hasta el siglo XIX en que se generaliza

el uso de los diques en seco, eran de pequeño porte, precisamente por las difíciles y costosas labores de limpieza de sus cascos.

MARINOGRAMA NÚMERO 311

MARINOGRAMA NÚMERO 311															Por DORLAN									
1	P	O	R	L	A	C	A	L	L	E	D	E			16	R	10	A			21	R	12	P
2		L	O	S		M	U	E	R	T	O	S			17	E	19	S	20	M	21	C	22	C
3	S	A	B	A		E	L		E	N	T	I	E	R	23	K	24	T			29	K	24	T
4	O		D	E		U	N		C	A	L	M	I	R	A	N								
5	T	E		E	L		F	É	R	E	T	R	O		E									
6	N	V		U	E	L	T	O		E	N			L	A									
7	A	N	D	E	R	A		S	O	B	R	E		E	L									
8	A	R	M	Ó	N		H	A	C	I	A		L	A										
9	T	I	E	R	A		M	A	R	C	H	A	B											
10	A		T	O	D	O		E	L		M	A	R		D									
11	E		N	U	E	S	T	R	O		P	U	E	B	L									
12	O		O	L	G	A		C	O	T	O	V	A	D										



# MARINOGRAMA NÚMERO 312

Por DOBLAN

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

## DEFINICIONES

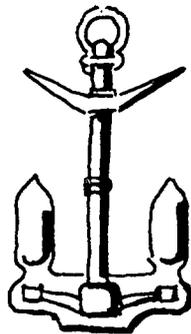
## Palabras

A.—Armero francés (1806-73).—Fabricó balas de diversas formas, algunas explosivas, para la caza de fieras; balas-arpones para la pesca de las ballenas, etc. ....	10 43 57 98 88 95 73
B.—(Plural): Malecón o saliente que se construye a la orilla de un río o en la costa del mar. ....	37 68 35 58 65 4 118 75 34
C.—Embarcación de dos palos y vela cuadrada. ....	53 78 16 82 40 60 100 76 84
D.—Unión de la caña del ancla con los brazos. ....	25 15 66 122
E.—Tabique de tablas o planchas de hierro en lo interior de un barco. ....	13 51 109 103 33 114 83
F.—Astr.: Constelación del hemisferio boreal, directamente al sur de Casiopea, entre los 28° y 42° de declinación N y O y dos horas de ascensión recta. ....	48 56 30 39 86 52 17 42 96
G.—Biog.: Almirante francés. A los dieciocho años prestó sus primeros servicios en aguas de China, en calidad de guardia marina. En 1904 ascendió en Francia a alférez de navío. En la guerra de 1914 a 1918 tuvo destinos de mar y de artillero en Salónica y Verdún. ....	77 64 80 46 101 87
H.—Zool.: Nombre que se da entre los pescadores catalanes y valencianos al pez marino pelágico, activo nadador y muy voraz, que vive en alta mar, persiguiendo en especial a los peces voladores. ....	12 2 27 22 72 89 20 107
I.—Pesca: Especie de chalana usada en la costa de Galicia, entre el río Miño y la ría de Vigo en la pesca litoral. ....	28 116 106 59 112 67
J.—Cabo que sujeta la cabeza de un mástil al pie del más inmediato. ....	45 90 50 29 49

# DEFINICIONES

## Palabras

<p>K.—Llegar el buque, después de una navegación, a la vista de un punto de la costa como fin de viaje, o para después de reconocido, continuar su navegación .....</p> <p>L.—Org.: En la Marina de Guerra española, siglas del Centro de Instrucción de Lucha Antisubmarina .....</p> <p>M.—Arq. Nav.: (Plural).—Embarcación de dos palos y sin juanetes usada en el siglo xv por los turcos y los griegos .....</p> <p>N.—Arq. Nav.: Cubierta inferior o cubierta baja. El piso de los pañoles del fondo .....</p> <p>Ñ.—Pesca: Arte de enmalle fluvial, atrasmallado, semejante a la varga en su construcción.</p> <p>O.—Estado periódico que se caracteriza por la suspensión de las relaciones sensitivo-motrices del sujeto con el mundo exterior (no marinera) .....</p> <p>P.—Esturión .....</p> <p>Q.—Arq. Nav.: Ant.: Oneraria, o sea, aplícase a las naves y bastimentos de carga de que usaban los antiguos .....</p> <p>R.—En Chile, ave zancuda, semejante a la garza europea en color y figura, pero más grande y su vuelo es torpe y desgarbado .....</p>	<p>24 121 117 62 7 110 44 23</p> <p>115 36 69 79 99</p> <p>41 1 21 74 108 76</p> <p>63 19 32 47 14 38 92</p> <p>71 104 91 8 11 54 5 9</p> <p>95 119 55 120 31</p> <p>102 70 61 97 113</p> <p>94 111 105 81</p> <p>85 26 18 3</p>
---	--



# NOTICARIO



## MARINAS MILITARES

### NACIONAL

#### Actividades con Marinas extranjeras

**Ejercicio NIRIIS-94 (10-20 noviembre).**—El NIRIIS es un ejercicio de tipo INVITEX, de media escala, organizado por la Marina griega y enfocado principalmente en la realización de ejercicios antisubmarinos, antisuperficie y antiaéreos. Se desarrolló entre el 10 y 20 de noviembre en el mar Egeo, y participaron unidades de Grecia, Italia, Francia, Estados Unidos, Reino Unido y España, que acudió con la corbeta *Vencedora*.

El ejercicio se dividió en cuatro fases:

- Fase I (10-12 noviembre): PreSail Conference y adiestramiento básico en puerto (Suda).
- Fase II (12-16 noviembre): ejercicios seriados (ADEX, GUNEX, ASWEX).
- Fase III (16-20 noviembre): operaciones marítimas.
- Fase IV (20 noviembre): conferencia post-ejercicio en Phaliron Bay.

La *Vencedora* salió de Cartagena el 6 de noviembre, y entró en Suda (Creta) el día 10, para asistir a la PreSail Conference. Tras finalizar el ejercicio, efec-

tuó escala en Phaliron Bay, donde asistió a la conferencia post-ejercicio, regresando a Cartagena el 24 de noviembre. Durante el tránsito se ha ofrecido la posibilidad de Passex a las Marinas de las naciones aliadas.



**PASSEX SP/FR (9-12 noviembre).**—La fragata *Reina Sofía* efectuó ejercicios COMMS, LINKEX y SYNTEX (9-11 noviembre) y el submarino *Galerna*, CASEX (12 noviembre), con el portahelicópteros *Jeanne D'Arc* y la fragata *Germinal*, de la Marina francesa, durante el tránsito de estas unidades a Brest, procedentes del Mediterráneo.



**PASSEX SP/IT (10 noviembre).**—Dos AV-8 de la Flotilla de Aeronaves, realizaron un ejercicio tipo ADEX con la fragata italiana *Grecale*, que regresó a su base procedente del mar del Norte.



**PASSEX SP/IT.**—El portaviones italiano *Giuseppe Garibaldi* realizó, durante su tránsito de regreso a Italia procedente de Estados Unidos diversos ejercicios con unidades españolas. El 28 y 29 de noviembre participaron el *Príncipe de Asturias* y *Numancia*, con ejercicios CROSSDECK, SURFEX, AAWEX, LINKEX y NAVCOMEX. El *Marqués de la Ensenada* efectuó un RAS el 29 de noviembre. El 30 de noviembre realizó CASEX con el submarino *Marsopa* en las proximidades de Cartagena.

## Principales ejercicios y actividades nacionales

**Ejercicio TRAMONTANA-94 (14-25 noviembre).**—El TRAMONTANA fue un ejercicio trilateral entre Francia, Italia y España, que se realiza anualmente, bajo nombre distinto cada vez y organizado rotativamente por uno de los países participantes. La edición actual se desarrolló en España, y a ella se ha invitado a participar al resto de las naciones de la UEO. Además de unidades de los países organizadores, participaron unidades de Portugal, Grecia, Holanda y el Eurocuerpo, asistiendo observadores tanto de países de la UEO como de otras naciones, especialmente del Magreb.

Los objetivos principales del ejercicio son incrementar la capacidad de las fuerzas armadas de las naciones participantes para concebir, planear y ejecutar operaciones interejércitos/interaliadas fuera de área, de evacuación de residen-

tes y acciones de ayuda humanitaria, en el ámbito de la unión europea occidental; todo ello en un ambiente de crisis internacional localizada, proporcionando un adiestramiento intensivo a todos los participantes.

Se desarrolló en una zona que comprende Andalucía, Murcia, golfo de Cádiz, mar de Alborán y mar Balear. Dentro de esta zona se definieron áreas de operaciones específicas que minimicen el impacto medioambiental y las molestias a la población civil.

El ejercicio se desarrolló en tres fases. Durante la primera, que duró hasta el 19 de noviembre, las fuerzas participantes efectuaron ejercicios de adiestramiento y acciones preparatorias. La fase II, el 20 de noviembre, consistió en el tránsito de una fuerza anfibia, con escolta, hasta la zona de operaciones. En la fase III (20-24 noviembre), se efectuaron operaciones de evacuación de no combatientes (NEO), en Murcia y Almería, mediante un desembarco anfibio, saltos de paracaidistas y operaciones helitransportadas.

La participación naval fue la siguiente:

España: portaaviones *Príncipe de Asturias*; fragatas *Numancia*, *Extremadura*, *Asturias* y *Cataluña*; petrolero *Marqués de la Ensenada*; corbetas *Infanta Elena*, *Infanta Cristina* y *Descubierta*; submarinos *Marsopa*, *Galerna* y *Mistral*; transportes de ataque *Aragón* y *Castilla*; buques de desembarco *Hernán Cortés* y *Martín Álvarez*; cazaminas *Guadalquivir* y *Guadalmedina*; dragaminas *Ebro*, *Miño*, *Tajo* y *Odiel*; buque de salvamento *Poseidón*; remolcador *Cartagena*; patrulleros *Vigía*, *Anaga* y *Javier Quiroga*; Agrupación de Desembarco del TEAR, Unidad de Operaciones Especiales, Unidad de Buceadores de Combate y Equipo de Reconocimiento y Demoliciones Submarinas (ERDS).

Italia: crucero *Vittorio Veneto*; fragatas *Libeccio* y *Scirocco*; submarino *Di Cossato*; petrolero *Stromboli*, equipo de reconocimiento y unidades de Infantería de Marina.

Francia: destructor *Montcalm*; corbeta *P. M. L'Her*, buques de desembarco



S. M. el Rey presencia los ejercicios.



El ministro de Defensa, Sr. García Vargas, con las autoridades militares.



Desembarco de Infantería de Marina.



Un momento del desembarco.

*Foudre* y *La Grandière*, petrolero *Meuse*, submarino *Junon*, unidades de Infantería de Marina y equipo de reconocimiento.

Grecia: fragata *Lemnos*.

Holanda: Compañía de fusiles de Infantería de Marina.

Portugal: Compañía de Infantería de Marina.



«*Navarra*» (10 octubre-17 diciembre).—CSSQT y CALOPCO general, dentro del programa de actividades posterior a su entrega provisional a la Armada. Efectuó actividades, tanto en la mar como en puerto, para determinar el comportamiento de los equipos, incrementar el adiestramiento de la dotación y evaluar la capacidad operativa y para el combate. Durante el desarrollo de este programa contó con la colaboración de las fragatas *Reina Sofía* y *Asturias*, el submarino *Mistral* y unidades de la Flotilla de Aeronaves y de la Zona Marítima del Estrecho.



«*Asturias*» (14 noviembre-16 diciembre).—CALOPCO en Rota. Durante el desarrollo de su programa de ejercicios operó conjuntamente con la *Navarra*.

«*Reina Sofía*» (10 noviembre-10 diciembre).—Adiestramiento previo a su participación en la Operación SHARP GUARD. Colaboración con CALOPCO Navarra y Asturias.



«*Guadiana*» (3 noviembre-2 diciembre).—CALOPCO en Cartagena, efectuó ejercicios programados por la OVAD, con salidas a la mar los días 7, 10, 15, 17 y 22 de noviembre para adiestramiento general, y 24, 26, 29 y 30 de noviembre y 1 y 2 de diciembre para ejercicios de caza de minas, aprovisionamiento, y remolque nocturno. Los días 30 de noviembre y 1 de diciembre contó con la colaboración del *Guadalete*.



**Campamento AGRUCAN (21-28 noviembre).**—La Agrupación de Infantería de Marina de Canarias efectuó ejercicios tácticos y de fuego real, en la isla de Lanzarote. En este campamento se integró la Unidad de Buceo de la Zona Marítima de Canarias (BUCAN) para realizar ejercicios con independencia.

Se efectuaron reconocimientos de playa en colaboración con BUCAN y una incursión anfibia en la isla de La Graciosa, en la que participó un equipo COES del Ejército de Tierra.





Los patrulleros *Tagomago*, *Medas* y *Centinela*, remolcadores *Ferrol* y *Las Palmas*, barcasas de desembarco *A-07* y *A-08* y aviones *T-12* del 802 Escuadrón del MACAN se utilizaron como medios de transporte.

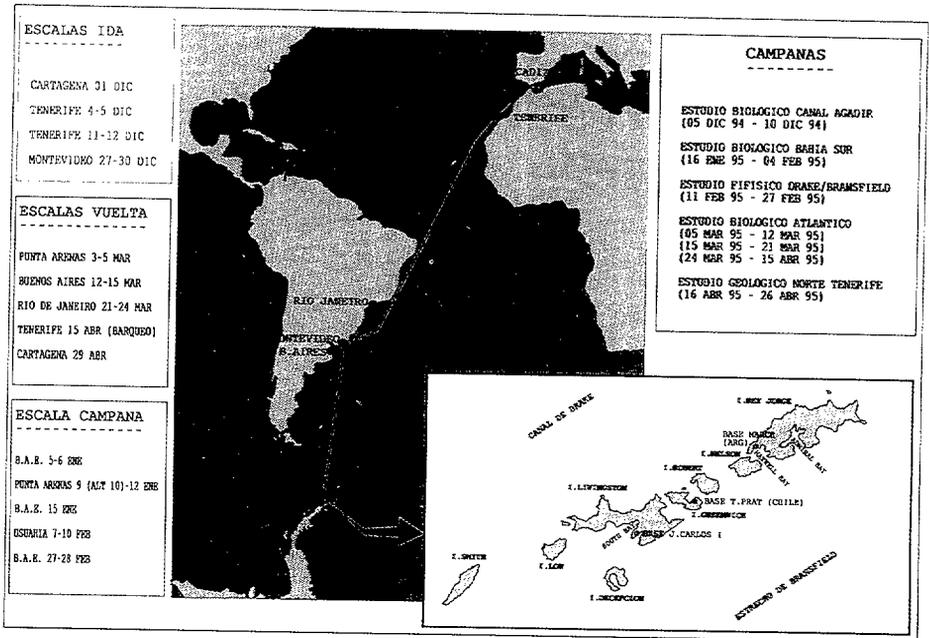
### Otras actividades

**Salón Náutico Internacional de Barcelona (26 noviembre-4 diciembre).**—La corbeta *Descubierta* y el buque de desembarco *Hernán Cortés* efectuaron presencia naval en Barcelona para asistir a los actos que se desarrollaron con motivo del Salón Náutico, incluyendo salidas a la mar para bautismo de mar de alumnos de las escuelas de la ciudad. Se encontraron presentes, asimismo, en este puerto los patrulleros *Alcanada* y *Deva*.



**Campaña Antártica Verano Austral 94/95 (1 diciembre 94-29 abril-95).**—Una vez reparada la avería sufrida en el motor, y efectuadas las correspondientes pruebas de mar, el BIO *Hespérides* salió el día 1 de Cartagena, comenzando el tránsito para efectuar la Campaña Antártica 94/95, cuyo inicio se vio retrasado por la mencionada avería.

El calendario previsto para esta campaña era el siguiente: escalas en Santa



Cruz de Tenerife el 4 de diciembre, y del 11 al 12 del mismo mes. Escala en Montevideo del 27 al 30 de diciembre. Llegada a la Base Antártica Juan Carlos I el 5 de enero.

Permanecerá en zona desde esta fecha al 28 de febrero, que iniciará tránsito de regreso a España. Durante la fase de permanencia en zona efectuará escalas en Punta Arenas, del 9 al 12 de enero, y Usuhaia, del 7 al 10 de febrero, para embarque de material y relevo del personal científico participante en la campaña.

Entre el 5 y el 11 de diciembre, efectuó, en las proximidades de Canarias, una campaña cuyo tema fue el «Control Morfoestructural del registro sedimentario y transferencia actual de sedimentos en el Atlántico Centroriental, Cañón de Agadir e Isla de Hierro».



**Campaña vigilancia, inspección y apoyo pesquero (30 noviembre-8 diciembre).**—Campaña elaborada en colaboración con la Secretaría General de Pesca, que tiene como objetivo la conservación de los recursos pesqueros y el cumplimiento de la legislación pesquera nacional y de los compromisos internacionales. Fue efectuada por el patrullero *Chilreu*, que efectuó misiones de vigilancia e inspección, así como apoyo a los pesqueros que faenaban en los caladeros nacionales de las regiones pesqueras suratlántica, levantina, mar Balear y Tramontana.

El *Chilreu* salió de Ferrol el día 30 de noviembre. Entre el 2 y el 4 de diciembre realizó campaña en los caladeros del mar de Alborán. Tras una escala en Cartagena, el 5 de diciembre, continuó la campaña en los caladeros mediterráneos, entre los días 5 y 13. Del 14 al 18 permanecerá en el golfo de Cádiz, entrando en Cádiz el 18. Con su entrada en Ferrol, el día 20, dará por finalizada la campaña.



**Control del embargo a la ex Yugoslavia.**—Las unidades de la TF 440 en la que están integradas la STANAVFORMED, la STANAVFORLANT y la Fuerza Marítima de Contingencia de la Unión Europea (WEUCONMARFOR) continúan con las operaciones de mantenimiento de la paz en aguas del Adriático para garantizar el cumplimiento de las resoluciones de Naciones Unidas, imponiendo el embargo sobre los países de la antigua Yugoslavia.

La colaboración de la Armada desde el principio de la operación se observa en el cuadro anexo actualizado hasta final de noviembre del año 1994.

Texto: P. R.  
Fotos: J. F. H. P.

Participación de la Armada en las operaciones para el control del embargo a los países de la antigua Yugoslavia

Buque	Operación	Agrupación	Comienzo operación	Fin operación	Total días en operación	Días de mar en operación	Total días de tránsito	Días de mar en tránsito
Baleares	MARITIME MONITOR	STANAVFORMED	16-07-92	21-07-92	6	2	8	8
Extremadura	SHARP VIGILANCE	WEUCONMARFOR	25-07-92	24-09-92	62	41	23	21
Victoria	MARITIME MONITOR	STANAVFORLANT	07-09-92	26-09-92	20	17	15	15
Marqués de la Ensenada	MARITIME MONITOR	STANAVFORLANT	11-09-92	21-10-92	41	40	7	7
Andalucía	SHARP VIGILANCE/FENCE	WEUCONMARFOR	04-10-92	12-01-93	101	74	13	12
Castilla	ALFA BRAVO	ALFA BRAVO	23-10-92	01-11-92	10	10	5	5
Velasco	ALFA BRAVO	ALFA BRAVO	02-11-92	18-11-92	17	16	0	0
Castilla	ALFA BRAVO	ALFA BRAVO	04-11-92	18-11-92	15	14	0	0
Aragón	ALFA BRAVO	ALFA BRAVO	08-01-93	22-01-93	15	14	0	0
Cataluña	MARITIME GUARD	STANAVFORMED	12-01-93	01-04-93	80	61	11	11
Marqués de la Ensenada	MARITIME GUARD	STANAVFORMED	06-02-93	18-03-93	41	34	9	9
Baleares	SHARP FENCE/SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	01-04-93	20-07-93	111	77	15	13
Castilla	ALFA BRAVO	ALFA BRAVO	14-04-93	29-04-93	16	13	4	4
Andalucía	MARITIME GUARD	STANAVFORMED	17-05-93	18-06-93	33	22	9	9
Martin Alvarez	ALFA BRAVO	ALFA BRAVO	31-05-93	16-06-93	17	16	0	0
Reina Sofía	SHARP GUARD	STANAVFORLANT	18-06-93	27-08-93	71	53	6	6
Asturias	SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	26-07-93	19-11-93	117	78	9	9

Buque	Operación	Agrupación	Comienzo operación	Fin operación	Total días en operación	Días de mar en operación	Total días de tránsito	Días de mar en tránsito
<i>Marqués de la Ensenada</i>	SHARP GUARD	TF-440	20-08-93	27-09-93	39	35	23	17
<i>Namancia</i>	SHARP GUARD	STANAVFORLANT	27-08-93	06-10-93	41	26	6	6
<i>Castilla</i>	ALFA BRAVO	ALFA BRAVO	17-09-93	01-10-93	15	12	4	4
<i>Victoria</i>	SHARP GUARD	STANAVFORLANT	18-10-93	04-02-94	110	71	13	13
<i>Extremadura</i>	SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	20-11-93	05-03-94	106	75	7	7
<i>Santa María</i>	SHARP GUARD	STANAVFORLANT	04-02-94	04-06-94	121	93	7	7
<i>Cataluña</i>	SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	05-03-94	20-06-94	108	78	6	6
<i>Siroco</i>	SHARP GUARD	Submarinos	19-03-94	04-05-94	47	43	13	13
<i>Marqués de la Ensenada</i>	SHARP GUARD	Petroleros	01-06-94	24-07-94	54	46	9	9
<i>Namancia</i>	SHARP GUARD	STANAVFORMED	04-06-94	20-09-94	109	81	8	8
<i>Ardalucía</i>	SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	20-06-94	19-10-94	122	96	10	10
<i>Victoria</i>	SHARP GUARD	STANAVFORMED	20-09-94	14-12-94	73	58	3	3
<i>Tramontana</i>	SHARP GUARD	Submarinos	26-09-94	11-11-94	47	40	15	15
<i>Baleares</i>	SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	20-10-94	Continúa	44	37	5	5
					1.809	1.373	263	252

## Actos y conmemoraciones

**Jura de Bandera en el CIM de Ferrol.**—El Almirante Jefe de la Zona Marítima del Cantábrico, don Francisco López de Arenosa, presidió el día 30 de noviembre la Jura de Bandera del sexto llamamiento del año 1994 en el CIM de Ferrol. En el acto participaron 1.251 marineros y 33 civiles. Esta fue la última Jura presidida por el almirante, que el 15 de diciembre cesó por cumplir la edad reglamentaria.

El Comandante del CIM, capitán de fragata don Juan Carlos Salazar Camarero, pronunció la última lección del curso expresando entre otras palabras que «la demostración de respeto a la Bandera no es patrimonio de las FAS sino de todos y cada uno de los españoles».

Finalizada la alocución se efectuó la Ofrenda a los Caídos, terminando el acto con el desfile de las fuerzas participantes.

A. P. P.



**Inauguración de la ESEPA.**—Después de un largo decenio de proyectos, obras y modificaciones, el pasado día 17 de octubre se dio por finalizada la construcción de la Escuela de Energía y Propulsión de la Armada (ESEPA), levantada en terrenos de Caranza (Ferrol), en gran parte ganados al mar.

Este centro, modélico en las FAS por su avanzado diseño y modernas técnicas pedagógicas que incorpora, heredero de la anterior Escuela de Máquinas del Cantón de Molíns, adquirió su denominación actual por O. M. de 14 de marzo de 1989, una vez asumidas todas las enseñanzas y cometidos de formación sobre la Propulsión, la Electricidad (proveniente de la ETEA) y la Seguridad Interior (con la transformación del anterior CASI Departamental en CISI, el año 1985).

El solemne acto oficial de inauguración, llevado a cabo en la citada fecha del pasado mes de octubre, fue presidido por S. M. el Rey, al que acompañaron diversas autoridades civiles y militares, como el presidente de la Junta de Galicia el ministro de Defensa, el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, el almirante jefe de la Zona Marítima del Cantábrico, el teniente general jefe de la Región Militar Noroeste, el contralmirante director de Enseñanza Naval, el alcalde de Ferrol, etc. (Véase *Noticario* en nuestro cuaderno de diciembre pasado).

Además de las citadas autoridades, ocuparon puesto destacado los nueve directores predecesores del actual (capitán de navío Sánchez-Moraleda), la mayoría de los cuales estuvieron ligados a la emergente ESEPA, unos desde la primitiva e importante fase de proyecto y concepción y otros en la no menos responsable de traslado y puesta en marcha del nuevo centro, cubriendo entre todos un cuarto de siglo de historia.

Tras los honores de ordenanza a S. M. y la revista al Batallón de Alumnos





(450 hombres en la actualidad), se inició el acto con la lectura de las órdenes que aprobaron el traslado de la antigua Escuela de Máquinas y el cambio de denominación. A continuación, el vicario de la zona marítima bendijo las instalaciones y S. M. el Rey descubrió una placa conmemorativa situada en la entrada principal del edificio de Dirección y Cuartel de Alumnos.

Durante el acto, el capitán de navío comandante-director pronunció unas emotivas palabras en las que hizo un sucinto recorrido histórico de los antecedentes del centro («...R. D. de 22 de mayo de 1850 por el que se creó la Escuela Especial de Maquinistas, ...cierres temporales, cambios de denominación, ...medio centenar de Directores, Jefes de la Armada y miles de alumnos de todas las graduaciones y procedencias... que colaboraron en gran medida a mantener la operatividad y eficacia de la Fuerza...») y responsabilizó a sus predecesores de los excelentes resultados obtenidos («...sin ellos no fue, ni será posible, el futuro...»). Por último, el capitán de navío Sánchez-Moraleda tuvo palabras de agradecimiento y reconocimiento a Ferrol y su comarca por la aportación continuada de juventud y buena vecindad a las escuelas antecesoras a la actual.

Tras firmar en el Libro de Honor y recibir un recuerdo del personal profesional de la ESEPA, S. M. departió con todos los asistentes (alrededor de 700 personas) en el transcurso de un vino español servido en el moderno edificio del REM (Recreo Educativo del Marinero).

M. S.-M.

**Hermandad de la Esperanza Marinera de Huelva.**—El 14 de octubre, esta hermandad se trasladó a San Fernando con motivo de la imposición de la Cruz del Mérito Naval que le fue concedida en la persona de su hermano mayor. En el Patio de Cristales de Capitanía, el jefe de la Zona Marítima del Estrecho, vicealmirante Serrano Punyed, impuso al hermano mayor, don Juan Manuel Gil García, la condecoración citada (momento que recoge la fotografía), pronunciando ambos unas palabras sobre la significación del acto. El señor Gil hizo entrega a la Armada de un cuadro de la virgen de la Esperanza, que fue



muy admirado por los concurrentes. Los componentes de la Junta Directiva de la hermandad y sus esposas visitaron el Panteón de Marineros Ilustres, realizándose un emotivo acto, presidido por el capitán de navío comandante-director de la Escuela de Suboficiales, en el que se depositó una corona de laurel en recuerdo de los fallecidos por España. Por último, los miembros de la hermandad se reunieron en una venta próxima para degustar el típico «pescaíto frito», regresando a Huelva. En los referidos actos fueron acompañados por el Comandante Militar de Marina de Huelva, capitán de navío don Antonio M. Pacios Traverso.

J. del C.

**Monolito conmemorativo del accidente del hidroavión «Dornier» en el monte Pieiro.**—En pasadas fechas fue retirado de su emplazamiento del monte Pieiro (cabo Prioriño), lugar conocido como «Pena Roiba», el monolito erigido en memoria de los aviadores navales muertos el día 3 de septiembre de 1930 (R. G. M. octubre 1930), en accidente de aviación.

Debido a los efectos de la erosión sufridos durante más de 60 años, se hizo necesario su traslado al arsenal de Ferrol, en donde fue restaurado, consistiendo la obra en una reparación de todos los elementos del monumento, así como la limpieza general de la basada.

Finalizadas las obras, el pasado día 18 de noviembre de 1944, quedó colocado nuevamente en su lugar.

L. R. R.

**MONUMENTO EN EL LUGAR  
DEL «PIEIRO»**

(LEYENDA)

*A la memoria de los aviadores navales*

Teniente de navío

Don Emilio Cano-Manuel y Aubarede

Contramaestres

Don Jaime Planas y Pujol  
Don Luis Azcárate Escudero

Maestres

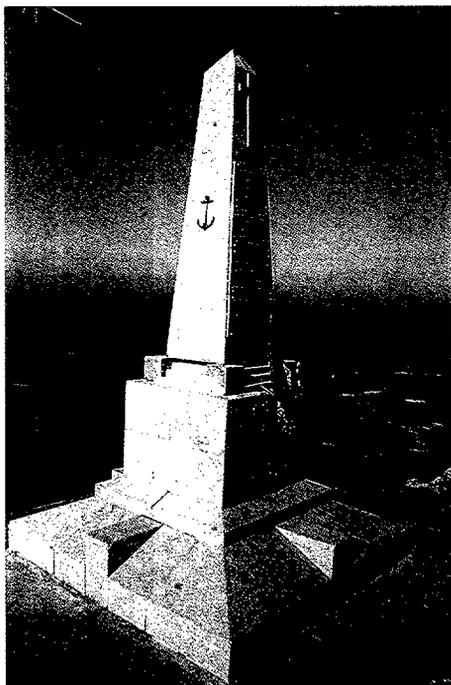
Don Manuel Tobío Rodríguez  
Don José Sánchez Mariscal

Marinero telegrafista

Don Jaime Bautista Navarro Ros

— O —

Murieron en este lugar,  
el 3 de septiembre 1930,  
en cumplimiento de su deber, tripulando  
el Dornier «A»



Monolito conmemorativo del accidente del hidroavión «Dornier» en el monte Pieiro (cabo Prioriño).

## Disposiciones oficiales

**Buques.**—La Orden 612/12606/94, de 7 de noviembre (BOD núm. 222), dispone la clasificación como «Buque de Aprovisionamiento de Combate» del

*Patiño* (A-14), en cumplimiento a lo que dispone la Orden Ministerial de 18 de febrero de 1980.



**Orden de San Hermenegildo.**—A propuesta de la Asamblea de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo y en vista del gran número de solicitudes presentadas ante la extensión de los supuestos de hecho a los que se aplica esta recompensa en aplicación del nuevo Reglamento aprobado por Real Decreto 223/1994, de 14 de febrero, la Orden Ministerial número 111/94 de 17 de noviembre (BOD núm. 228) dispone la ampliación en seis meses del plazo para resolver las solicitudes de Placa, Encomienda y Cruz de la citada orden que hayan sido presentadas en los registros generales del Ministerio de Defensa desde la entrada en vigor del mencionado real decreto hasta la publicación de esta Orden en el BOD (23 de noviembre de 1994).



**Indemnización por razón del Servicio.**—La Orden Ministerial de 8 de noviembre de 1994 (BOD núm. 222) sobre justificación y anticipos de las indemnizaciones por razón del servicio adecúa las disposiciones anteriores (Orden de 23 de mayo de 1985, que desarrolla el Real Decreto 1.344/1984 de 4 de julio) a lo establecido en los preceptos reglamentarios y complementa ciertas previsiones de la normativa vigente para garantizar su más exacto cumplimiento. En ella se detallan los procedimientos para la solicitud de dietas, pluses y gastos de viaje, así como los gastos de traslado de residencia. En lo que se refiere a éstos, subrayamos el apartado c) del punto 3.5 que dice: «El personal de la Armada o al servicio de la Marina que pase a desempeñar destino de embarque tendrá derecho a que se considere como residencia oficial, a los efectos de indemnización de traslado para su familia en los casos que corresponda, durante el tiempo de duración del embarque, el lugar que designe al solicitar el pasaporte».



**Idiomas.**—La Orden Ministerial 107/1994, de 28 de octubre (BOD núm. 220), establece las normas generales para acreditar los conocimientos, reconocimientos y revalidaciones de aptitud en idiomas extranjeros, así como actualizar la estructura docente del Ministerio de Defensa para la enseñanza de idiomas, recogiendo la normativa anterior y actualizando la estructura docente del Ministerio para la misma.



**Escalafones.**—La Orden Ministerial 108/94 (BOD núm. 220) aprueba las «Normas para la elaboración de los escalafones de las Fuerzas Armadas y Guardia Civil», que deroga a la anterior 14/1987 de 20 de marzo, entrando en vigor a partir del 1 de enero de 1995.

G. Y.

## Visitas

**Escalas en el puerto de Cartagena.**—Entre los días 28 y 31 de octubre han efectuado escala en el puerto de Cartagena, para descanso de las dotaciones, los cazaminas franceses M-647 *Aigle* y M-648 *Lyre*, y el buque de apoyo a buceadores M-622 *Pluton*.

Los cazaminas pertenecen a la clase *Tripartite*, construida por Francia, Bélgica y los Países Bajos en los años 80. Cuentan con casi 600 toneladas de desplazamiento, casco de fibra de vidrio y los medios necesarios para efectuar operaciones de caza de minas, barrido mecánico y patrulla.

El *Pluton*, con 500 toneladas de desplazamiento a plena carga, pertenece a una serie de cuatro buques auxiliares empleados fundamentalmente como unidades de apoyo a buceadores.

A. P. P.

## EXTRANJERO

### Alemania

**Transferencia de buques a Estonia.**—Seis buques que se encontraban atracados en la base naval de Peenemunde, y que pertenecían a la desaparecida República Democrática de Alemania, serán transferidos en 1995 a Estonia. Dos de ellos, *Meteor* y *Kondor*, pertenecen a la clase *Kondor*, y el resto a la clase OSA I. Los buques han sido desposeídos de todo su armamento y misiles, al ser su destino el Servicio de Guardacostas de la nación báltica.

### Australia

**Se retrasa el Programa «Collins».**—El primer submarino de la clase *Collins*, tiene un retraso de ocho meses en su construcción, ya que debería haber realizado sus pruebas de mar en enero de 1994, lo que no tuvo efecto, por lo que no podrá hacer su primera inmersión hasta 1995, retrasándose su entrega hasta comienzos de 1996. El retraso se debe a un problema en la integración de su sistema de combate. Fuentes de la Marina australiana han añadido que su botadura en 1993 fue un tanto prematura, ya que se hizo con la construcción al 87 por 100, en lugar del 99 por 100 previsto.

## Italia

**El LPD «San Giusto» acaba sus pruebas de mar.**—El tercer buque de la clase *San Giorgio*, botado en noviembre de 1993, ha finalizado sus pruebas de mar. El buque relevará al *San Giorgio* en el viaje de fin de curso de la Academia Naval de Livorno. Exteriormente, este nuevo LPD presenta algunas diferencias con los dos primeros LPD de la serie; una plataforma en el costado de babor permite alojar los pescantes de las LCVP, permitiendo así mantener despejada la cubierta de vuelo; el buque tiene una isla algo mayor y carece de portón de proa. Su versátil diseño hace a este buque especialmente adecuado para operaciones de evaluación de civiles, ayuda a zonas siniestradas y apoyo logístico, además de su cometido anfíbio.

## Estados Unidos

**Botado un petrolero de doble casco.**—El incidente del *Exxon Valdez* y la consiguiente contaminación posterior, condujeron al Acta de Contaminación por Petróleo de 1990, que obliga a todos los petroleros que entren en los Estados Unidos a partir del año 2015, a contar con doble casco. Por esta razón los tres últimos petroleros de la clase *Henry J. Kaiser* han sido modificados para cumplir con la citada ley, bot ndose a finales del verano el *USS Patuxen (T-AO 201)*. Su construcción incluye una separación entre cascos de un mínimo de 1,83 m, lo que ha supuesto una reducción del 17 por 100 del petróleo transportado. Los otros dos buques de la misma clase aún en construcción son el *USS Laramie* y el *USS Rappahannock*, cuya entrada en servicio est  prevista para 1995 y 1996 respectivamente.

## Reino Unido

**Viaje del «Unseen» por Oriente Medio.**—El submarino convencional clase *Upholder*, *HMS Unseen*, ha realizado un viaje por Oriente Medio en busca de un posible comprador, después de la decisión de Pakistán de adquirir submarinos franceses *Agosta 90*.

Los cuatro submarinos de ataque de la clase *Upholder*, se retiraron del servicio activo y de su base de Devonport a finales de 1994, y se conservan en los astilleros Vickers, en Barrow, hasta que se encuentre un comprador.



**Desguaces de submarinos nucleares.**—La Marina británica ha decidido almacenar sus submarinos nucleares dados de baja en la base naval de Rosyth, en Escocia, así como dar de baja otro submarino nuclear de ataque de la clase

*Swiftsure*. Los *Courageous*, *Conqueror* y *Warspite*, que ya ni figuran en la lista oficial de buques, se encuentran atracados en Devonport, junto al *Valiant* dado de baja en mayo de 1994, debido a un problema en su propulsión. El *Swiftsure*, primero de su clase, fue retirado del servicio hace dos años debido al alto costo de su mantenimiento, y ya se encuentra en Rosyth, esperando el desguace.

## Rusia

**Cruceros inmovilizados en Murmansk.**—La Marina rusa sigue teniendo dificultades a la hora de movilizar a sus grandes buques. En la base naval de Murmansk se encuentran los cruceros pesados de propulsión nuclear *Admiral Ushakov* (ex *Kirov*) y *Admiral Nakhimov*, que aunque externamente se encuentran en buen estado, en la práctica no navegan. El *Ushakov* no ha salido a la mar desde que tuvo un accidente en su sala de máquinas en 1990, mientras que el *Nakhimov* tan sólo ha salido una vez a la mar en 1994, por lo que su operatividad puede considerarse muy baja. El tercer buque de la clase, el *Admiral Lazarev*, se encuentra basado en el Pacífico, mientras que el cuarto y último, *Pyotr Veliky*, está previsto que comience sus pruebas de mar en 1995.



**Salvamento de submarinos.**—Después de un paréntesis de dos años, la Flota del Pacífico ha vuelto a realizar pruebas de un sistema de salvamento de dotaciones de submarinos siniestrados, denominado *Alagez*. Este sistema permite rescatar a 16 hombres simultáneamente, desde una profundidad máxima del submarino siniestrado de 2.000 metros.



**Modernización de dos cruceros clase «Kara».**—Los astilleros Nicolayev, de Ucrania, han reanudado los trabajos de modernización de los cruceros ASW *Nicolayev* y *Tashkent* de la clase *Kara*. Los buques, que se encontraban inmovilizados desde 1992, por falta de financiación, habían comenzado su modernización antes de la caída de la URSS, por lo que su entrada en servicio no se prevé para antes de 1996, después de permanecer en los astilleros más de siete años.

J. M. T. R.

# MARINA MERCANTE

## Seminario sobre transporte marítimo

Por el Programa Atlantis se celebró en el Centro de Congresos Le Quartz, de Brest, los días 17 y 18 de noviembre de 1994, el primer Foro Marítimo Atlantis. Esta reunión Europea, iniciada por la Comisión Arco Atlántico de la Conferencia de las Regiones Periféricas Marítimas de Europa, apoyada por la Comisión de la Unión Europea, tenía por objeto el desarrollo del transporte marítimo de la fachada atlántica europea con el tema «El transporte marítimo y conexiones marítimas, situación actual y perspectivas». En ella se presentaron los resultados preliminares de los trabajos realizados durante varios meses por ocho equipos internacionales, cada uno dedicado a un aspecto específico del tema general, como primera etapa al coloquio que tendrá lugar en Cádiz durante la primavera próxima.

Se presentaron cinco ponencias, con los correspondientes debates, mesa redonda, etcétera, con la intervención de 29 importantes personalidades de la Unión Europea, de Francia, Irlanda, Reino Unido, Portugal y España (don Agustín Domínguez Lobatón, presidente de la Autoridad Portuaria de la bahía de Cádiz; don José Luis González, jefe del Servicio Comercial del puerto de Santander; don Miguel Pesquera, presidente del puerto de Santander y de la Agencia de Cooperación por la Europa del Mar, además del señor Fraga Iribarne, presidente de la Junta de Galicia, que ostentaba una de las vicepresidencias).

Este importante Foro tiene como objetivo buscar el reequilibrio en el espacio europeo de un asunto de capital importancia para todos los países atlánticos, que en tan gran medida dependen para su subsistencia del comercio marítimo, no limitándose a levantar acta de las conclusiones obtenidas, sino intentando hacer operativos y concretos los acuerdos alcanzados. A este fin, el programa de este Foro se orientó, en primer lugar, a examinar la situación actual, identificando las estructuras existentes definiendo lo deseable y lo posible en el campo del tráfico mercante para, después de compararlas con los proyectos propuestos por los operadores, redactar las propuestas y peticiones que hayan de elevarse a la Unión Europea y Estados miembros. En última instancia, Atlantis se propone actuar en favor de la construcción europea reuniendo las razones de promotores y operadores para realizar programas conjuntos.

G. Y.

## Accidentes

La Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS) ha iniciado un estudio sobre las normas de seguridad que afectan a los buques tipo ro-ro a raíz del accidente del transbordador *Estonia* (véase *Noticario* en nuestro cuaderno de noviembre, 1994). A este fin creó una comisión especial para revisar las normas de seguridad y su eventual desarrollo en relación con las portas proeles de los buques de este tipo, recopilando toda la información posible para obtener el mayor provecho de las investigaciones realizadas por las sociedades clasificadoras y otras, como los fabricantes especializados en la construcción de estas portas, alguno de los cuales, como MacGregor, venían estudiando estos problemas desde años atrás. Los datos de que ya se disponía y los aportados por estas investigaciones se presentaron en la reunión del Comité de Seguridad Marítima del IMO del pasado mes de diciembre.

Según el Secretario permanente de la Asociación, James Bell, la colaboración plena entre las administraciones nacionales y las principales sociedades clasificadoras es el medio más rápido y eficaz para recopilar todos los datos técnicos que puedan contribuir a mejorar la seguridad de los buques ro-ro. Las normas de seguridad habrán de afectar a la estanqueidad de las portas proeles, a la integridad de las puertas de colisión y a la estabilidad de los buques ante la inundación.

G. Y.

# MARINA DE PESCA

## Legislación

El Real Decreto 2.112/1994, de 28 de octubre (BOD núm. 230), define los criterios y condiciones de las intervenciones con finalidad estructural en el sector de la pesca, de la acuicultura y de la comercialización, la transformación y la promoción de sus productos.

La introducción del concepto de cohesión a través del Acta Única Europea condujo a una profunda reforma de los fondos estructurales europeos; el 21 de diciembre de 1993 el Consejo de la Unión Europea aprobó el Reglamento por el que se definen los criterios y condiciones de las intervenciones comunitarias con finalidad estructural en el sector pesquero, de la acuicultura y de la transformación y comercialización de sus productos, en aplicación del Reglamento del Consejo del 20 de julio que, a su vez, establece las disposiciones para aplicar el CEE 2.052/88 en lo referente al instrumento financiero de orientación de la pesca (IFOP).

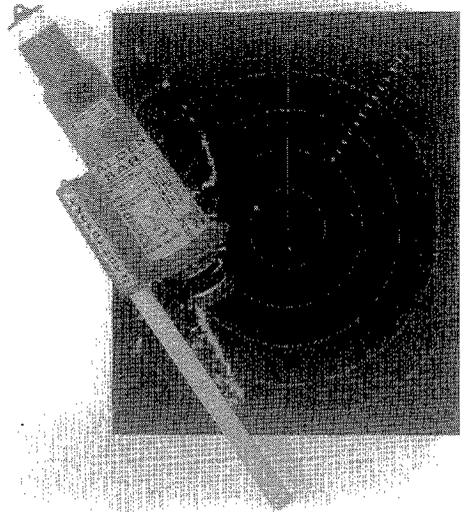
Los objetivos de la nueva línea de ayudas están orientados para alcanzar un equilibrio sostenible entre los recursos y su actividad, incrementar la competitividad de las estructuras de explotación y desarrollo de las empresas económicamente viables en el sector, y revalorizar los productos de la pesca y de la acuicultura y mejorar su abastecimiento. Este real decreto significa la aplicación al sistema nacional de esta normativa y consta de 104 artículos, trece disposiciones adicionales, siete transitorias, una derogatoria, dos finales, y dos anexos.

G. Y.

## TECNOLOGÍA

### Localizadores para salvamento

El sistema SART (Search and Rescue Transponder, esto es, transmisor receptor para búsqueda y rescate) consiste en un aparato que responde a las emisiones radar en banda X de los buques o aeronaves que realizan la búsqueda, mediante una señal que indica su situación en la pantalla del radar, en forma de trazas visibles que apuntan al lugar en que se encuentra. La fotografía muestra el equipo, comercializado por ALDEN Electronics, que puede llevar cualquier embarcación, balsa o chaleco salvavidas, así como el aspecto de la señal que aparece en la pantalla del radar buscador.



Con el nombre de EPIRB (Emergency Position Indicating radio Beacon, o sea, radiobaliza indicadora de situación) se ofrece también otro equipo en dos modelos: uno flotante y otro portátil. Transmite una potente señal direccional por vía satélite que contiene la identidad y situación de la embarcación siniestrada en cualquier parte del mundo.

G. Y.

## ECOLOGÍA MARINA

### **Parque Nacional de Cabrera**

Recientemente ha sido distribuido por la Dirección General de Infraestructura del Ministerio de Defensa el vídeo «Un enclave militar conservado para el futuro: el Parque Nacional del Archipiélago de Cabrera».

La realización del vídeo ha sido efectuada por el Centro Nacional de Educación ambiental en la naturaleza (CENEAM) del ICONA.

Durante veintisiete minutos se explica la importancia estratégica que ha tenido el archipiélago lo que motivó establecer una guarnición permanente del Ejército a primeros de este siglo: gracias a ello, Cabrera se ha visto a salvo del crecimiento urbano, demográfico y especialmente turístico producido en todo el litoral mediterráneo y ha salvaguardado su entorno. Asimismo, se efectúa un completo recorrido por la fauna y flora de las islas.

Los islotes cercanos, isla Foradada, isla Plana, Conejera, etcétera, fueron habitualmente utilizados como blanco de fuego naval de apoyo real por nuestras unidades, pero ello no supuso la degradación del paisaje ni de la fauna existente.

En 1991 se declaró Parque Nacional Marítimo Terrestre todo el archipiélago y las aguas que lo rodean. La restricción del tránsito de personas por razones de seguridad y la prohibición de la caza han sido elementos claves de la conservación de todo el entorno del archipiélago de Cabrera.

A. P. P.

## CULTURA NAVAL

### **XXIII Semana Internacional del Cine Naval y del Mar**

Entre los días 5 y 12 de noviembre se celebró en Cartagena la XXIII edición de la Semana Internacional del Cine Naval y del Mar. Como innova-

ción importante sobre ediciones anteriores, este año se proyectaron exclusivamente documentales y cortometrajes, quedando la sección de largometrajes reservada para el próximo verano.

En la sección oficial se proyectaron los siguientes títulos:

- *Acuicultura.*
- *La almadraba.*
- *Izando la mayor.*
- *El extraño final de un desayuno en la eternidad.*
- *Hespérides.*
- *En las riberas del Nilo.*
- *La aventura oceánica.*
- *Laberinto de acero y hormigón.*
- *La leyenda del viento del norte.*
- *Fortificaciones del siglo xx. Litoral de Cartagena.*
- *La canción de Valhia.*
- *Isaac Peral.*
- *Santa Lucía.*
- *Palos y hormigas.*
- *Sueños mediterráneos.*
- *M. terraneo.*
- *Rutas de Cantabria.*
- *El párroco embaucado.*
- *Dos faros.*
- *Trabajar bajo el mar.*
- *Forgotten places.*

La película ganadora fue la producción de dibujos animados «La leyenda del viento del norte», sobre el viaje de dos niños en ballena hasta la costa canadiense. El Premio Especial del Jurado ha sido para el documental «Isaac Peral», sobre la vida del ilustre marino. Mejor película de ficción «Canción de Valhia», mejor documental «Acuicultura», mejor fotografía «El extraño final de un desayuno en la eternidad» y mejores actores los del documental «Trabajar bajo el mar», J. A. Moya y Chema Blasco. Recibieron mención especial «Fortificaciones del siglo xx. Litoral de Cartagena», «Forgotten Places» y «Dos faros».

El día 10 se celebró el «Día de la Filmoteca Vasca» con la proyección de las películas «La leyenda del viento del norte» (ganadora de la Carabela de Plata) y «La conquista de Albania», y los cortos «Gente de mar» «Regatas de traineras en San Sebastián», «Camino de hierro y agua», «Puerto de Bilbao» y «Arraunketa» (bogando).

Paralelamente al certamen cinematográfico se realizaron una serie de actividades culturales relativas a la mar: Sección de Cine Naval a la carta, donde pudieron verse diferentes películas de vídeo relativas al tema en las instalaciones preparadas al efecto, la exposición de pintura «Pintores del Mar», exposición fotográfica submarina «Luz bajo el mar», de Juan Antonio Gutiérrez, exhibición en la dársena portuaria de los medios de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo y bautismos de mar a los escolares de la región.

Mención aparte merece el Día de Homenaje a la Guardia Civil. Cada año una institución u organismo recibe como trofeo la Carabela de Plata y este año el galardón ha recaído en la Guardia Civil, con motivo del 150 Aniversario de la Fundación del Cuerpo. Con este motivo se realizó una exhibición en el puerto por personal y embarcaciones del Servicio Marítimo de la Guardia Civil. Asimismo, se proyectaron las películas «Guerreras verdes» y «El primer cuartel».

La segunda parte de la XXIII Semana Internacional del Cine Naval y del Mar, dedicada a largometrajes, se celebrará el próximo mes de julio para así lograr atraer mayor afluencia de público.

A. P. P.

### **Entrega de los premios «Virgen del Carmen» correspondientes a 1994**

En el salón de exposiciones del Museo Naval, y bajo la presidencia del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, don Juan José Romero Caramelo, tuvo lugar el pasado día 18 de noviembre el acto de entrega de los premios «Virgen del Carmen» de la Armada, concedido en sus diferentes modalidades.

Tras las palabras inaugurales del contralmirante José Ignacio González-Aller, director del Instituto de Historia y Cultura Naval, explicando la significación del acto, pronunció una conferencia sobre la proyección de estos premios en el marco de la cultura española, el abogado y escritor con destino en la Casa Civil de Su Majestad, don Miguel Ángel Serrano Monteavaro, que hizo un magnífico y detallado seguimiento de cuanto son y han significado los premios «Virgen del Carmen» a lo largo de su dilatada trayectoria y su importancia dentro del marco de la cultura española a la que han contribuido con la aportación de nuevos talentos; a continuación el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada hizo entrega de los correspondientes premios a los galardonados, que fueron los siguientes:

Premio del Mar (libros) *ex aequo* a Juan Pimentel Igea, Enrique García Hernán, José María y Jesús María Alía Plana, por sus trabajos «Ciencia y política en el pensamiento colonial de Alejandro Malaspina», «La Armada española en la monarquía de Felipe II y la defensa del Mediterráneo», e «Historia de los uniformes de la Armada», respectivamente.

Premio Elcano (periodismo escrito y audiovisual) *ex aequo* a Soledad López Barrajón y a Hermenegildo Franco Castañón, por sus trabajos «Españoles en el Adriático» y «Punta del Martillo», respectivamente.

Premio Universidad, a Elena Pradas Linares, por su trabajo titulado «Actividades militares en los espacios oceánicos y derecho internacional».

Premio Poesía del Mar, a Juan Mena Coello, por su poema titulado «Los carismas del mar».

Premio Juventud Marinera, al alumno del colegio Santa María del Mar, de La Coruña, Alfonso Calero Fernández, por su trabajo de redacción sobre las cuatro Marinas, y Diploma de honor, a la Asamblea Amistoso-Literaria por su notorio fomento de los intereses marítimos españoles, y al programa «Españoles en la mar», de Radio Nacional de España en Canarias, por la difusión de noticias marítimas de interés general.

A continuación se celebró un recital poético sobre temas del mar, a cargo de los poetas Juan Mena Coello, premiado de esta convocatoria, con la lectura de su poema «Los carismas del mar», así como de los poetas Luis López Anglada, Juan Van Halen, Carlos Murciano y José Cervera Pery, que declamaron diferentes composiciones de la que son autores, recibiendo grandes y prolongados aplausos por parte de los asistentes al acto, que fue finalmente clausurado por el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada.

Un año más, los premios «Virgen del Carmen» han mantenido su constante brillantez y solvencia, que viene caracterizándose a través de todas sus etapas.

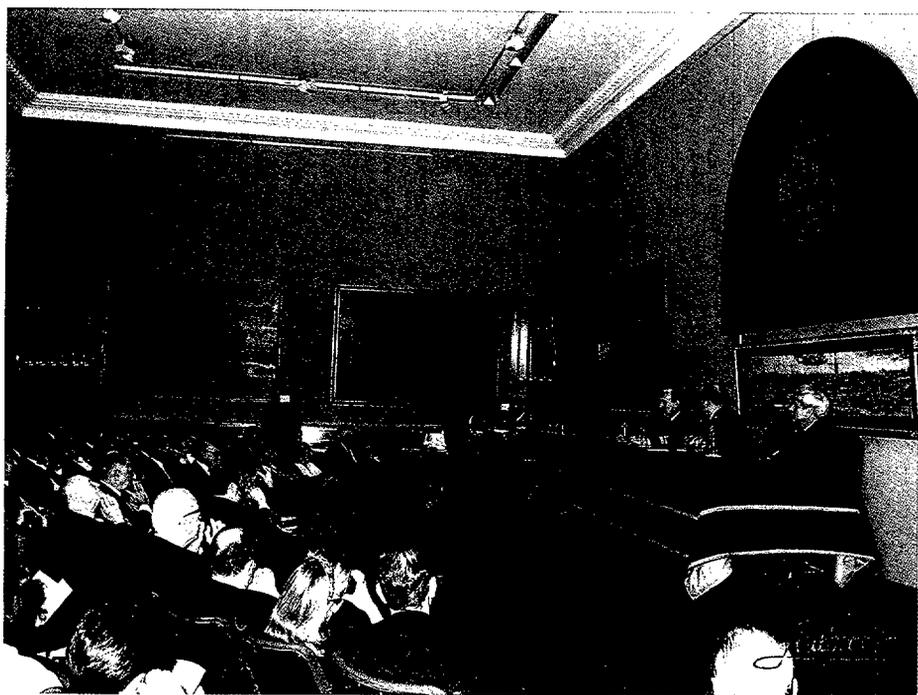
J. C. P.

## **Seminario sobre Martín Fernández de Navarrete en el Museo Naval**

Entre los días 29 de noviembre y 1 de diciembre pasados, y dentro de las Jornadas de Historia Marítima que regularmente organiza el Instituto de Historia y Cultura Naval, tuvo lugar en el salón de exposiciones del Museo Naval un seminario sobre el tema «Martín Fernández de Navarrete, el marino historiador», en conmemoración del 150 aniversario del fallecimiento del ilustre marino, y en la línea seguida por el Instituto de resaltar en dichas jornadas los

sucesos más relevantes de nuestra historia marítima y las biografías de aquellas personas que las protagonizaron.

Los participantes en el primer día del seminario fueron don Francisco Fernández de Navarrete, marqués de Legarda y descendiente directo del marino, que pronunció unas palabras de presentación y recuerdo sobre la personalidad de don Martín Fernández de Navarrete; don Vicente Palacio Attard, de la Real Academia de la Historia, que disertó sobre la España que conoció Fernández de Navarrete, y el coronel auditor don José Cervera Pery, director de la «Revista de Historia Naval», que estudió a Fernández de Navarrete como marino.



En el segundo día del ciclo intervinieron el doctor don Carlos Seco Serrano, de la Real Academia de la Historia, que habló sobre Fernández de Navarrete y la historia de los descubrimientos y doña Dolores Higuera Rodríguez, jefe de Conservación e Investigación del Museo Naval, que tuvo a su cargo el tema de la colección Fernández de Navarrete en el Museo Naval.

Por último, como conferencia de clausura, se ofreció la dictada por el doctor don Gonzalo Anes y Álvarez de Castrillón, de la Real Academia de la Historia, que glosó la figura de Fernández de Navarrete como académico de la Historia.

Finalizado el ciclo se procedió a la entrega de los diplomas de asistencia a los inscritos en el seminario, que ha superado en número a los de jornadas anteriores, observándose también la presencia de muchos almirantes, jefes y oficiales de la Armada, y otras personalidades militares y civiles que siguieron con gran atención cada una de las exposiciones citadas.

Las XI Jornadas de Historia Marítima fueron presididas y coordinadas por el director del Instituto de Historia y Cultura Naval y del Museo Naval, contralmirante González-Aller Hierro, que hizo también la presentación de los conferenciantes y pronunció las palabras inaugurales en la apertura del ciclo.

J. C. P.

### **Presentación del libro «Cartografía náutica española en los siglos XIV, XV y XVI» en el Museo Naval**

El pasado 1 de diciembre tuvo lugar en el salón de exposiciones del Museo Naval, la presentación del libro «Cartografía náutica española en los siglos XIV, XV y XVI», del que es autor el capitán de navío e investigador naval don Ricardo Cerezo Martínez, director que fue del citado Museo. (Véase *Libros y Revistas*, agosto-septiembre, 1994).

El libro, magníficamente editado por el Consejo Superior de Investigaciones Científicas fue presentado por el director del Servicio de Publicaciones de dicha institución don Alberto Sánchez Álvarez-Insúa, quien glosó la importancia de su publicación, entendiéndolo como el más acabado estudio de tan importante ciencia náutica en unas épocas de difícil acceso, interviniendo a continuación su autor, que explicó interesantes pormenores sobre la gestación y realización de tan destacada obra.

El acto fue presidido por el director del Museo Naval e Instituto de Historia y Cultura Naval, contralmirante don José Ignacio González-Aller Hierro, quien en las palabras de presentación se refirió a la destacada personalidad del capitán de navío Cerezo, uno de los más preclaros nombres en el campo de la historiografía naval.

J. C. P.

### **XII Semana de Estudios del Mar**

En el paraninfo de la Universidad de Vigo se celebró la XII Semana de Estudios del Mar, organizada por la Asociación de Estudios del Mar, con arreglo al programa correspondiente.

Las conferencias fueron seguidas por un nutrido auditorio que llenaba el paraninfo. Se entregaron 173 diplomas; entre los asistentes se encontraban 82 universitarios procedentes de distintas universidades en calidad de becarios.

Al finalizar, se formularon las conclusiones correspondientes que posteriormente se elevaron al Gobierno.

### **Actividades de la cátedra «Almirante Martín-Granizo» en la Universidad de Salamanca**

Esta Cátedra Extraordinaria fue inaugurada el 25 de abril de 1994, fecha en la que se firmó el nuevo Convenio suscrito entre la Universidad de Salamanca y el CESEDEN.

El 2 de noviembre se inició la actividad con la conferencia «Reflexiones sobre la Política de Defensa y Seguridad de Europa» impartida por el almirante don Ángel Liberal Lucini.

Desde el 28 de noviembre hasta el 1 de diciembre se realizó la primera fase del curso sobre «Seguridad y Defensa» con arreglo al programa previsto al efecto. La asistencia promedia diaria fue de medio centenar de personas. Se entregaron 37 Certificados de Asistencia. En el mes de mayo de 1995, está prevista la 2.<sup>a</sup> fase del curso. Esta actividad se complementará con una conferencia mensual sobre temas de Defensa, contribuyendo de esta forma a la adquisición, por parte de los universitarios, de un mayor conocimiento sobre nuestras Fuerzas Armadas.

### **Creación de la Cátedra «Jorge Juan»**

Por acuerdo entre la Universidad de La Coruña y la Zona Marítima del Cantábrico se ha creado la Cátedra «Jorge Juan» y designado a su primer director, don Ramón de Vicente Vázquez, catedrático de la Politécnica Superior de Esteiro (Ferrol).

La cátedra tendrá su sede en el edificio de Herrerías del Arsenal Militar de Ferrol, antigua Escuela de Máquinas, que se encuentra en período de reformas para adecuar la dependencia a sus nuevos usos.

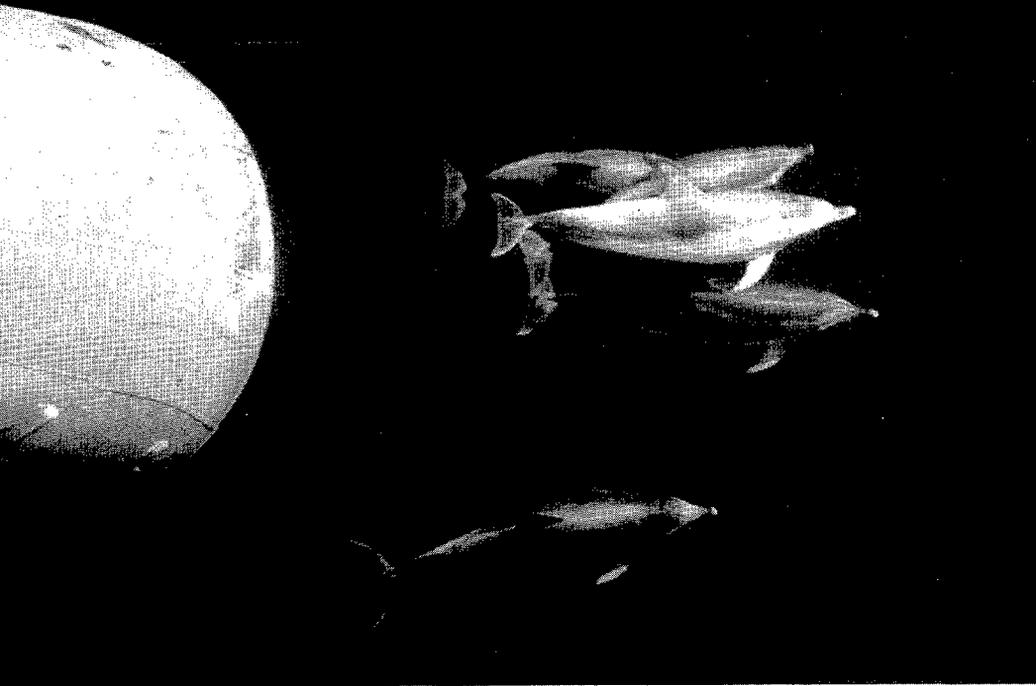
En ella se prepararán seminarios e impartirán conferencias sobre Historia, Navegación, Arquitectura, Sanidad, Comercio, Derecho, Economía, Construcción Naval, Sociología y otras materias.

En el acto inaugural, celebrado el pasado 30 de noviembre, estuvieron

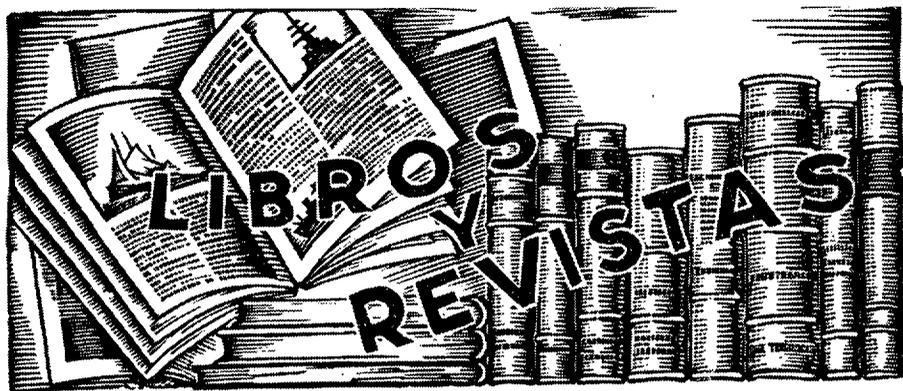
presentes el rector de la Universidad de La Coruña señor Meilán Gil y el Almirante Jefe de la Zona Marítima del Cantábrico don Francisco López de Arenosa. El nuevo director glosó la figura de Jorge Juan y a continuación se impartió la primera conferencia a cargo de don José Luis Ocaña, catedrático de la Universidad de La Coruña, que trató sobre las aplicaciones del rayo láser en la medicina e industria.

A. P. P.





*Siguiendo Aguas.* Autor: José I. Gil de Sola Costell



## LIBROS

BECEIRO GARCÍA, Juan Luis: **La mentira histórica desvelada**. Editado con la colaboración de la Junta de Galicia. Ejearte, 1994. 635 páginas.

Este libro, subtítulo «¿Genocidio en América? Ensayo sobre la acción de España en el Nuevo Mundo», no es obra de un historiador sino de un abogado, como su propio autor manifiesta. Libro polémico, como dice en el «estudio preliminar», que lo encabeza, el catedrático de Historia Medieval de la Universidad Autónoma de Madrid, don Luis Suárez Fernández, quien añade que el autor se ha personado «casi en solitario como parte de la defensa privada y, según es de rigor en su noble profesión, ha recogido todos los testimonios, especialmente extranjeros, que han manifestado, de muy diversas maneras, su admiración por la gran hazaña». O, como dice el también prologuista don Mario Hernández Sánchez-Barba, catedrático de Historia de América de la Universidad Complutense, que en diversas ocasiones ha honrado con su ilustre firma las páginas de esta REVISTA: «Para la limpieza de este destino común que produzca la transparencia de la verdad histórica resultan fundamentales los libros como éste... En él se recogen innumerables testimonios que, depurados críticamente, ofrecen una noble búsqueda de la razón histórica y de la dignidad de España... Saludo la publicación de este libro que, sin duda, contribuirá a mitigar la fuerza de las pasiones, para hacer ingresar las inteligencias en el mundo de la razón y de la crítica constructiva».

El autor ha realizado, en efecto, un enorme esfuerzo para recopilar, glosar y basar sus propios argumentos en la información crítica y veraz de 380 libros y publicaciones de casi otros tantos autores, dejando constancia, además, de

otros 52 autores de cuyas obras tiene noticia, pero a las que no ha podido tener acceso por diversas causas, lo que avala una erudición en la materia poco común y la seriedad y responsabilidad con que afrontó tan ingente tarea. Y ha tenido, además, el acierto de que las tres cuartas partes de tales testimonios proceden de autores extranjeros, lo que desvirtúa la posible objeción de que sean parciales, interesados o apasionados. Porque lo realmente triste es que la infamante «leyenda negra» haya tenido su caja de resonancia en nuestro propio país, encontrando un terreno abonado más en la ignorancia que en el reconocimiento sereno de los hechos, y en el achaque tan común en nuestros compatriotas de acoger con admiración papanatista todo lo que venga de fuera cuando es negativo, como lamentablemente hemos tenido ocasión de ver en la conmemoración del Quinto Centenario, oportunidad perdida, por cierto, para hacer resplandecer la verdad. Para no mencionar la torpeza de una «leyenda blanca», que tan flaco servicio prestó a la aportación de argumentos realmente objetivos.

A lo largo de sus cinco capítulos, addenda, epílogo y apéndices, seguidos de la oportuna bibliografía, el autor desmenuza las acusaciones vertidas desde hace siglos desde fuera y dentro de España contra su labor civilizadora, que no colonizadora, desmontando con la contundencia de los hechos probados, como buen abogado, todas las falacias producidas por lo que no fue en un principio sino un arma de guerra psicológica en manos de enemigos que tan a menudo podrían ser acusados, ellos sí, de múltiples desmanes y genocidios que interesadamente todavía ocultan o ignoran.

Saludamos, pues, esta brillante aportación a tema tan controvertible y controvertido, y aun reconociendo que la somera lectura de obra tan densa y documentada no nos permite reseñar con la profundidad que merece su valioso contenido, consideramos oportuno recomendar vivamente su lectura, así como su valor como indispensable obra de consulta.

G. Y.



PÉREZ-CABEZAS Y GALLEGO, Esther, y PUYOL MONTERO, Francisco Javier: **Derecho Procesal Penal y Militar.—Guía práctica.**—Editorial Reus, Madrid, 1994.

La presente obra tiene como finalidad primordial el proporcionar un instrumento didáctico de primer orden para el conocimiento y la profundización en la normativa de procedimientos de naturaleza penal, que va dirigido tanto a profesionales versados en la materia como a los que se acercan por primera

vez al estudio y el empleo de tales normas. Por ello, este libro presenta un carácter eminentemente práctico al constituir un importante elemento de trabajo para la aplicación de diversas legislaciones, entre ellas la Legislación Procesal Militar.

En resumen, nos encontramos ante un manual muy práctico que nos permite poder manejar y comprender la interrelación, muchas veces, de diversos conceptos y principios legales en su aplicación práctica. En cierto orden de ideas, y de aplicación exclusiva al que no es experto en la materia, se trata de una especie de diccionario de la legislación vigente en todos sus variados y a veces complicados aspectos, con lo que podemos tener ideas claras sobre determinados enfoques, bastantes de los cuales se nos presentan a diario.

J. L. T.



FRAGA, Jorge A. Contralmirante (ARA): **La Antártida, reserva ecológica.**

Editado por el Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, República Argentina.

Con algún retraso hemos recibido este interesante libro, que constituye una actualización de la temática antártica en función de los últimos acontecimientos que han llevado a declarar al sexto continente como reserva natural destinado a la paz y a la ciencia. Esta situación tiene una señalada incidencia sobre las posibilidades de reconocimiento de derechos territoriales y por ende, en el futuro de la actividad antártica de las naciones implicadas, entre ellas la República Argentina.

El autor nos brinda una completa información en forma sintética y didáctica y, en realidad, esta obra puede ser considerada como una nueva Geopolítica Antártica, resaltando el hecho de que este continente es el único en el que hasta ahora ha primado la cooperación sobre la competencia, y en el que los objetivos de paz, eliminación de disputas, protección del medio ambiente y desarrollo de las actividades científicas y técnicas han alcanzado un grado de aceptación y participación que sería deseable para el resto del planeta. El libro se divide en tres partes fundamentales: en la primera se analizan y desarrollan los factores geopolíticos de la controversia; en la segunda se hace una bien ponderada apreciación geopolítica de la situación actual, y tendencias que se presentan, y finalmente se formula, en la tercera parte, una propuesta geopolítica para la Antártida y Argentina.

J. L. T.



**Informe sobre el Desarrollo Mundial 1994, infraestructura y desarrollo.—**

Editado por el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento. (Versión en castellano). Washington.

En este Informe se examinan los vínculos entre la infraestructura y el desarrollo económico, a la vez que se hace un examen en profundidad de la forma en que los países en desarrollo pueden mejorar tanto la cantidad como la calidad de sus servicios de infraestructura, y en este espectro informativo, realizado en forma clara e inteligible para todo lector, no necesariamente especialista en el tema, se incluye un amplio panorama que comprende transportes, energía eléctrica y telecomunicaciones entre otros factores influyentes en el desarrollo.

Mención especial merecen los indicadores del desarrollo mundial, en los que se hace un especial hincapié en los transportes marítimos, en los que no solamente se analizan los aspectos puramente económicos o comerciales, sino también lo que pudiéramos denominar, desde nuestra óptica naval, la protección al tráfico marítimo, aspecto éste que en las actuales circunstancias políticas del entorno mediterráneo adquieren un especial relieve, según nuestra opinión personal. En su consecuencia, se llega a la conclusión de que los gobiernos tendrán que actuar más a menudo como agentes facilitadores, en todos los órdenes, y guardianes de estos intereses.

J. L. T.



**PALAU, Josep, y KUMAR, Radha: Ex Yugoslavia, de la guerra a la paz.—**

Editado por Publicaciones de la Generalidad Valenciana. 1994.

Este libro contiene en su primera parte los textos de una serie de conferencias impartidas en Valencia, promovidas por diversas asociaciones u organizaciones no gubernamentales (ONG) para la integración pacífica y democrática de los Balcanes en Europa. El mundo, en general, y Europa, en particular, son muy diferentes hoy día a como eran en la década de los años 30; sin embargo, muchos de los hechos de los que en la actualidad somos testigos, hacen que una actitud de silencio esté demasiado cerca de ideologías ya superadas. Además, la caída del sistema comunista ha puesto de manifiesto que vivimos en un mundo de globalidad e interdependencia. La cultura, la economía, el medio ambiente y tantas otras cosas son cada vez más internacionales y no conocen fronteras. Por consiguiente, la labor de la comunidad internacional ya no consiste en organizar políticamente las naciones, sino el planeta en su conjunto. Éste es, en líneas generales, el *leit motiv* de dichas conferencias.

La segunda parte del libro que comentamos contiene un trabajo de investigación especial sobre Bosnia y Herzegovina, ofreciéndonos un análisis e información de fondo para entender las visiones y actitudes de los diversos grupos de estas dos regiones. Con ello tenemos una visión amplia y real del actual conflicto en los Balcanes y de los intrincados caminos —dada la diversidad de opciones— para llegar a un entendimiento que no sea el impuesto por la fuerza de las armas de unos grupos sobre otros.

J. L. T.



FONTAN, Antonio; AXER, Jerzy, y otros: **Espanoles y polacos en la Corte de Carlos V.**—Alianza Editorial, S. A., Madrid, 1994; 366 págs. 2.000 ptas.

Alianza Editorial. Alianza Universidad ha publicado este libro en que Antonio Fontán, Jerzy Axer y un grupo de colaboradores han recopilado la correspondencia del embajador polaco en la corte de Carlos V. Juan Dantisco, intelectual, poeta y diplomático, representó como tal durante diez años a su país en la corte del rey-emperador. Las cartas son numerosas, escritas por él o a él dirigidas, ya que contó con gran número de amistades, entre éstas con la de Hernán Cortés, del que fue gran amigo; también, por obligaciones de su cargo, Dantisco enviaba regularmente información a la corte polaca de lo que sucedía en España y en el Nuevo Mundo.

Precedido de una *Introducción*, siguen cuatro *Estudios*, relativos a «La España de Carlos V», «la situación política y cultural de Polonia en el siglo XVI», «Juan Dantisco y sus relaciones con España», y «Juan Dantisco, un amigo de Hernán Cortés»; continuando con unas *Fuentes*, precedidas de una *Nota preliminar, abreviaturas y glosario*, al que siguen tres partes: la primera, relativa al «entorno familiar», es una selección de 43 cartas (años 1527-1547); la segunda serie, «La política europea y los humanistas», con una selección de 89 cartas (1519-1532), y en la tercera, «Dantisco y las Indias», reúne una serie de cartas de Hernán Cortés a Dantisco y 25 fragmentos de aquella correspondencia que se refieren a los grandes descubrimientos geográficos; siguen unas *Notas*, sobre comentarios a los fragmentos; y tres *índices* de cartas, de personas citadas en ellas, y de lugares también citados en las mismas.

El libro es por demás curioso, ya que muchas de estas cartas son al parecer inéditas, siendo una importante aportación al estudio de la época y personajes que en ella vivieron.

F.



AUBET, M.<sup>a</sup> Eugenia: **Tiro y las colonias fenicias de Occidente**.—Editorial Crítica (Grijalbo Mondadori, S. A.). Barcelona, 1994; 371 págs. 2.600 ptas.

Fue Fenicia, sabido es, entre los siglos VIII y VI a. de J. C., un pueblo distinguido por su carácter mariner y comerciante; con sus barcos, navegaron por todo el Mediterráneo, desde el Líbano hasta Marruecos y la península Ibérica, estableciendo colonias mercantiles.

Ahora, Ed. Crítica (Grijalbo Mondadori, S. A.) ha publicado, «en edición ampliada y puesta al día», este libro que reseñamos de «Tiro y las colonias fenicias de Occidente», del que es autora doña María Eugenia Aubet, catedrática de Prehistoria en la Universidad Pompeu Fabra, de Barcelona, y directora de excavaciones en el yacimiento fenicio del Cerro el Villar (Málaga); en él hace un estudio, podemos decir, en lo que cabe, exhaustivo y documentado de lo que fue Tiro y sus relaciones con las colonias que fundó en el Mediterráneo Occidental.

Precedido de un *Prólogo*, comprende once capítulos, a lo largo de los cuales vamos conociendo desde «Quiénes eran los fenicios»; «Fenicia durante la edad del Hierro»; sus bases de expansión en el Mediterráneo y el comercio fenicio, así como las «grandes instituciones»; «las rutas de expansión fenicia en el Mediterráneo», conociendo los establecimientos, los barcos, los puertos, vientos y corrientes y «las rutas de navegación»; principales colonias fenicias, como Cartago, Gadir; «el comercio atlántico», «las colonias de Andalucía oriental», Ibiza «y el comercio fenicio en la costa mediterránea», y terminando con unas «Consideraciones finales».

Siguen tres *apéndices*; *bibliografía* y tres *índices*, alfabético, de figuras y de cuadros.

El libro, escrito por una buena conocedora del tema, es una muy importante aportación al estudio de lo que fue Fenicia en una época poco conocida. Un buen número de ilustraciones acompañan al texto.

F.



VARIOS: **Malaspina 92. Jornadas Internacionales. Madrid-Cádiz-La Coruña**.—Edición Real Academia Hispano-Americana. Cádiz, 1994; XV + 443 págs. 4.120 ptas.

Patrocinado por la Dirección General de Relaciones Culturales del Ministerio de Asuntos Exteriores, la Asociación Española de Estudios Canadienses y el Comité conjunto Hispano-norteamericano, se publica este libro que reseñamos, con motivo de las I Jornadas Internacionales celebradas en Madrid, Cabra, Cádiz y La Coruña, durante los días 17 al 25 de septiembre de 1992.

A cargo la edición y coordinación de doña Mercedes Palau Baquero y don Antonio Orozco Acquaviva, comprende el libro varias secciones: Ciencia, Política y Pensamiento; Medicina y Sanidad; Geografía y Cartografía; Biografías; Navegación, Hidrografía y Astronomía; Alejandro Malaspina, la Expedición y su entorno; Documentos; Bibliografía e Índices. Dentro de cada una se agrupan una serie de conferencias a cargo de expertos en sus respectivos temas. Siguen unos índices, onomástico y topográfico; finalizando con un *Programa-Invitación* a estos actos celebrados en Madrid (Real Jardín Botánico y Museo Naval), El Viso del Marqués, Cabra, Cádiz, Sevilla y San Fernando (Cádiz), siendo clausurados el dicho día 25 de septiembre; relaciones de los varios comités, de honor y científico; Instituciones colaboradoras y comité ejecutivo.

El libro es una nueva aportación al estudio de la época y de Alejandro Malaspina y sus compañeros.

F.



CLARAC, Albert: **Mémoires d'un médecin de la Marine et des Colonies.**—Service Historique de la Marine. Vincennes, 1994; 273 págs.

El Servicio Histórico de la Marina francesa ha publicado este libro, del que es autor Albert Clarac, se trata de las memorias y recuerdos profesionales de este médico de la Marina, de personas y lugares que conoció y otros mil detalles que hacen al libro curioso y entretenido. Ahora, el manuscrito conservado por su nieta Liliana Hesling, arreglado en la forma y completado con unos datos biográficos por Genoveva Salking, se edita, dentro de la Sección de Historia de la medicina naval y de ultramar, por dicho Servicio Histórico.

Precedido de un *Prólogo* del general médico inspector Brisou, comprende diecinueve capítulos, en los cuales nos va narrando, entre otras cosas, desde sus primeros recuerdos en la Martinica (1854-1874), estudios primarios y secundarios y de medicina, su ingreso en la Escuela de Sanidad de la Marina; embarco en el *Tage* (1875-1877); su destino en Brest y en Cherburgo como ayudante médico; en el hospital de Fort-de-France (Martinica); en Cayena (Guayana); la segunda estancia en la Martinica y el regreso a la metrópoli como médico-residente en Cherburgo (1889-1890); destino al Senegal, en Dakar; de nuevo destinado a la Guayana; en Madagascar (1900-1904); regreso a la metrópoli y destino en Indochina (1912-1914); su actuación durante la Gran Guerra (1914-1918), en la que es condecorado con la «Croix de commandeur»; se refiere también a la guerra submarina mantenida por los alemanes; la muerte «pour la France» de su hijo Gustavo; la incoherencia e intrigas parlamentarias; incapacidad de algunos generales; llegada de los americanos, y otros varios datos de interés sobre esta guerra; un «a modo de conclusión», terminando con un

*Cuadro de anexos*, con documentación varia, y un *índice de ilustraciones*, con varias láminas de la época.

El libro, repetimos, bien escrito, interesante y ameno, con opiniones, a veces duras, es útil, no sólo para los investigadores de este apasionante tema médico-naval, sino también para el curioso en general, que podrá conocer una época y unos personajes que en su día tuvieron un papel más o menos relevante.

F.

## REVISTAS

**REVISTA DE HISTORIA NAVAL: Instituto de Historia y Cultura Naval.**— Madrid, 1994; 125 págs. 650 ptas.

Abre este número 46 de la «Revista», una *Nota Editorial*, continuando con un artículo titulado *Las enseñanzas de náutica en el siglo XVIII*, por don Ricardo Arroyo, investigador naval, documentado trabajo en el que estudia desde la «Creación de la Real Compañía de Guardias Marinas». Colegio de San Telmo y otros establecimientos docentes de la Armada, así como la «política marítima de Ensenada». Sigue *La sala de Portugal en el palacio del Marqués de Santa Cruz en Ciudad Real. El retrato de los héroes y del paisaje documental*, por don Eduardo Blázquez Mateos, de la Universidad Autónoma de Madrid. *Los expedientes españoles de los guardias marinas bonaerenses don Manuel Blanco y (Calvo) y don Benito Lynch*, por don José M.<sup>o</sup> Blanco Núñez, capitán de fragata. *Un ánfora púnica inédita del tipo «Maña D» del Museo Naval (Madrid)*, por don Miguel Ángel Larrío, arqueólogo, licenciado, departamento de Prehistoria, Universidad Complutense (Madrid). *Dos informes hidrográficos inéditos de Felipe Bauzá al Almirantazgo inglés referentes a las costas de la América Meridional*, por don Carlos A. Bauzá, investigador naval. *García de Palacio, escritor castrense y de náutica*, por don Mariano Cuesta Domingo, Universidad Complutense. *La historia vivida*, por don Manuel Gracia Rivas, teniente coronel médico.

*Documento*, se trata de la expedición a Argel de don Antonio Barceló, en él se hace «una relación completa de los hechos y del balance de bajas sufridas tanto por los argelinos como por los componentes de la expedición»; (12 y 19 agosto 1783). *La Historia marítima en el mundo*, se refiere al «Museo Naval y Marítimo de Valparaíso», por don José Antonio Ocampo. *Noticias generales*, sobre entrega de premios, el del «Marqués de Santa Cruz de Marcenado», al

coronel auditor y director de esta «Revista», don José Cervera Pery; reuniones, jornadas, conferencias, conmemoraciones, etc. *Recensiones*, de varios libros. Ilustran el número varias láminas.



F.

### **INGENIERÍA NAVAL. Octubre, 1994.**

El hundimiento del transbordador Estonia el 28 de septiembre de 1994 es objeto de un interesante estudio en el número que comentamos. Para ello la revista ha formulado un cuestionario de seis preguntas a cinco expertos en proyectos y mantenimiento de buques de este tipo, cuyas respuestas contienen información esclarecedora sobre las causas cuya concurrencia pudo originar tan trágico suceso, del estudio de las cuales se deducen importantes consecuencias que habrán de contribuir a evitar su repetición.

El doctor Ingeniero Naval don Carlos Arias Rodrigo analiza a continuación de manera breve pero sistemática, los hechos, a la luz de la información hasta ahora publicada, sugiriendo el procedimiento de estudio que debe abordarse para una reglamentación basada en el cálculo que defina matemáticamente la seguridad del buque fuera de toda aplicación determinística, en la eliminación de la posibilidad del error humano y en asegurar que, en caso de accidente, la escora y el trimado del buque se controlen hasta límites establecidos para permitir una maniobra segura de salvamento.

T. T.



### **ANALES DE MECÁNICA Y ELECTRICIDAD. Septiembre-octubre, 1994.**

En «La nueva frontera de la realidad virtual» se nos introduce en el mundo de ésta, definida con una expresión paradójica en sí misma por cuanto une dos términos antitéticos, ya que «virtual» es lo que tiene existencia aparente y no real. Esta técnica es un desarrollo informático de la ya ampliamente utilizada en simuladores, especialmente los más avanzados que existen para el adiestramiento en el vuelo, incorporando sensaciones no sólo visuales y auditivas sino de los demás sentidos, como el tacto, y la intervención del sujeto en el mundo ficticio que crean. Nacida como un juego, como desarrollo de los tan conoci-

dos de ordenador, sus perspectivas de futuro son muy prometedoras a medida que se incorporan nuevos perfeccionamientos técnicos: «Nada impide pensar en una especie de traje o cajón sensorial en el que muy sofisticados sistemas detectores trasladarán todas nuestras sensaciones al sistema informático, introduciéndolo en el mundo ficticio e introduciéndonos a nosotros mismos, por tanto, en dicho mundo ficticio de forma absolutamente plena», se dice en el artículo que comentamos. En él se examina su presencia en España de la mano de empresas como CESELSA, puntera en el campo de la simulación, Construcciones Aeronáuticas, S. A., y las Universidades de Barcelona, Valencia y Baleares, así como la empresa Realidad Virtual, S. L., que tiene una exposición itinerante. Los horizontes que se abren a los procesos de aprendizaje son enormes y los futuros perfeccionamientos, ya que hoy por hoy está aún en sus comienzos, abrirán a la realidad virtual nuevos campos de aplicación todavía imprevisibles.



T. T.

#### **CORREO POLAR. Núm 1. Julio-diciembre, 1994.**

La Sociedad Española de Filatelia Polar, radicada en Alcanar (Tarragona), edita este primer número de su revista-portavoz, como la subtitula. Como es comúnmente sabido, la filatelia, además de satisfacer aficiones coleccionistas y constituir un medio de inversión, es un importante vehículo de difusión cultural. El gran volumen de sellos que se emiten en todos los países ha originado la especialización geográfica, temática, etc., hasta el punto de propiciar la creación de sociedades como la que traemos hoy a estas páginas a través de su interesante boletín. El lector poco avezado podría creer que un tema tan concreto como éste no daría mucho de sí; sin embargo, a lo largo de sus diecinueve páginas se reproducen en este boletín múltiples sellos, sobres y matasellos de diversos países relacionados con la Antártida, entre ellos el sobre editado por la propia sociedad, del que hizo donación al comandante del BIO *Hespérides*, buque que es favorecido con tratamiento relevante en la información de esta revista y al que dedica su portada y contraportada. Ofrece, entre otros temas, la reseña de la campaña de investigación 1993-94 del *Hespérides*, la Exposición Filatélica Nacional EXFILNA-94, los cruceros turísticos antárticos de los buques *Cabo San Roque* y *Cabo San Vicente*, de 1973 a 1975, con sus sobres, sellos y matasellos correspondientes, noticiario polar, etc. Nos complace dar a conocer tan interesante iniciativa, que sin duda merecerá la atención de muchos aficionados.



G. Y.

**TECNOLOGÍA MILITAR. Núm. 4/94.—Balance del poderío militar.**

Este número monográfico es un balance restringido a los países ibéricos (España y Portugal) e iberoamericanos (Caribe, Centro y Suramérica). Se inicia con una tabla de datos generales y socio-económicos de los países reseñados, referida sólo hasta 1992, lo que le resta algo de interés y actualidad, aunque puede tener cierta utilidad a efectos comparativos. Es interesante contrastar este «Balance» con otros, como por ejemplo el Balance Militar 1993-1994, extendido al ámbito mundial (véase nuestro cuaderno de diciembre de 1994); en el que comentamos ahora, la enumeración de las unidades es más sintética y menos detallada en lo que se refiere especialmente a los sistemas de armas y características, pero, en cambio, cuenta con unos apartados u «observaciones» en los que se resumen las planificaciones previstas, a menudo basadas en conjeturas. Por otro lado, los datos cuantitativos suelen diferir en una y otra publicación, lo que demuestra las diversas estimaciones según la fuente de información utilizada. Un análisis comparativo llevaría a curiosas conclusiones, pero la más evidente es que la constante fluctuación hace que tales datos deban considerarse siempre sólo aproximados, a menos que se refieran a una misma fecha para todos e idéntico origen de la información, lo que es prácticamente imposible. De cualquier manera, estos «balances» suponen una importante referencia en la que debe tenerse en cuenta su complementariedad; no pueden tomarse tampoco como factor único para evaluar la capacidad militar de una nación, en la que entran elementos tan diversos como difícilmente ponderables, tales como modernidad, infraestructuras, organización, capacidad industrial de mantenimiento, reservas logísticas, niveles de adiestramiento, etcétera.

T. T.

**REVISTA DE AERONÁUTICA Y ASTRONÁUTICA. Noviembre, 1994.**

En «Nueva reglamentación jurídica de la investigación de accidentes de aeronaves», el teniente coronel auditor Juan M. García Labajo comenta con extensión el Real Decreto 1.099/1994, de 27 de mayo, por el que se regulan las investigaciones e informes técnicos sobre los accidentes de aeronaves, publicado en el BOE núm. 144, de 17 de junio, así como la Orden Ministerial 68/1994, de 28 de junio (BOE núm. 162, de 8 de junio, y corrección de errores en el BOE, núm. 207, de 30 de agosto), que desarrolla el Capítulo III del Real Decreto citado («De la seguridad de vuelo»), precedidas de los oportunos antecedentes sobre la legislación anterior referente a estas materias, subrayando los

aspectos más importantes de esta nueva reglamentación conforme con las normas internacionales y la experiencia más actual. De gran interés para todo el personal de vuelo, y especialmente para quienes deban asumir responsabilidades relacionadas con la seguridad de vuelo e investigación de accidentes.

La exposición internacional Farnborough 94 ocupa gran extensión en este número, dedicándosele un interés especial con siete artículos que examinan diversos aspectos de la exhibición, destacando la presencia de la aviación militar y armamento aéreo, haciendo hincapié en el esfuerzo británico para promocionar los productos de su industria aeronáutica con vistas a la exportación.

G. Y.



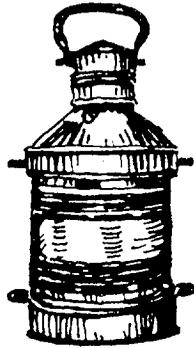
### NAVAL FORCES. Núm. V/1994.

En «Naval anti-air warfare: US and Russian experience compared» se estudia la evolución de las armas y doctrina de la defensa antiaérea naval en ambos países a la luz de la información hoy disponible. Las profundas diferencias conceptuales condujeron a soluciones técnicas y doctrinales mucho más divergentes de lo que hasta ahora se creía, en gran parte debidas a tecnologías más toscas por parte soviética, lo que llevó a misiles más pesados para obtener prestaciones iguales e incluso inferiores a las de los norteamericanos, así como al concepto de la defensa aérea colectiva para las formaciones o dispositivos navales por parte norteamericana mientras que los soviéticos enfocaban el problema individualizado para cada buque. Se subraya el error de intentar evaluar los desarrollos del adversario como si éste se basara en idénticos principios y doctrinas, cuando no es así; así como el hecho de que es imposible establecer una valoración definitiva al no existir una auténtica prueba del fuego a gran escala

Dos artículos se dedican a la cooperación internacional para el proyecto y construcción de fragatas, examinando, por una parte, el proyecto anglo-franco-italiano «Horizon», y por otra, el trilateral germano-hispano-holandés (Tipo 124, F-100 y LCF, respectivamente), ambas ramas derivadas de la escisión de la primitiva NFR-90, abandonada a causa de las irreconciliables diferencias conceptuales de los sistemas de combate que derivaron en los sistemas de defensa antiaérea NAAWS y FAMS y, por otra parte, en los distintos intereses industriales y políticos de los participantes. Ello ocasionó que estos dos programas se basen en principios muy distintos: mientras el primero tiende a un diseño común con ciertas diferencias para cada país, más directamente derivado del NFR-90, el otro se orienta a compartir tantos sistemas como sea posible en proyectos nacionales que pueden ser muy diversos entre sí.

Otros artículos tratan del desarrollo de las minas de influencia rusa, la construcción de submarinos para la exportación de este país y la construcción también de submarinos convencionales para otros países en Estados Unidos, con tecnología alemana.

T. T.



El personal de la Armada puede solicitar los libros reseñados en esta REVISTA, editados en España, a la Editorial Naval (Cuartel General de la Armada) Montalbán, 2 - 28014 MADRID.

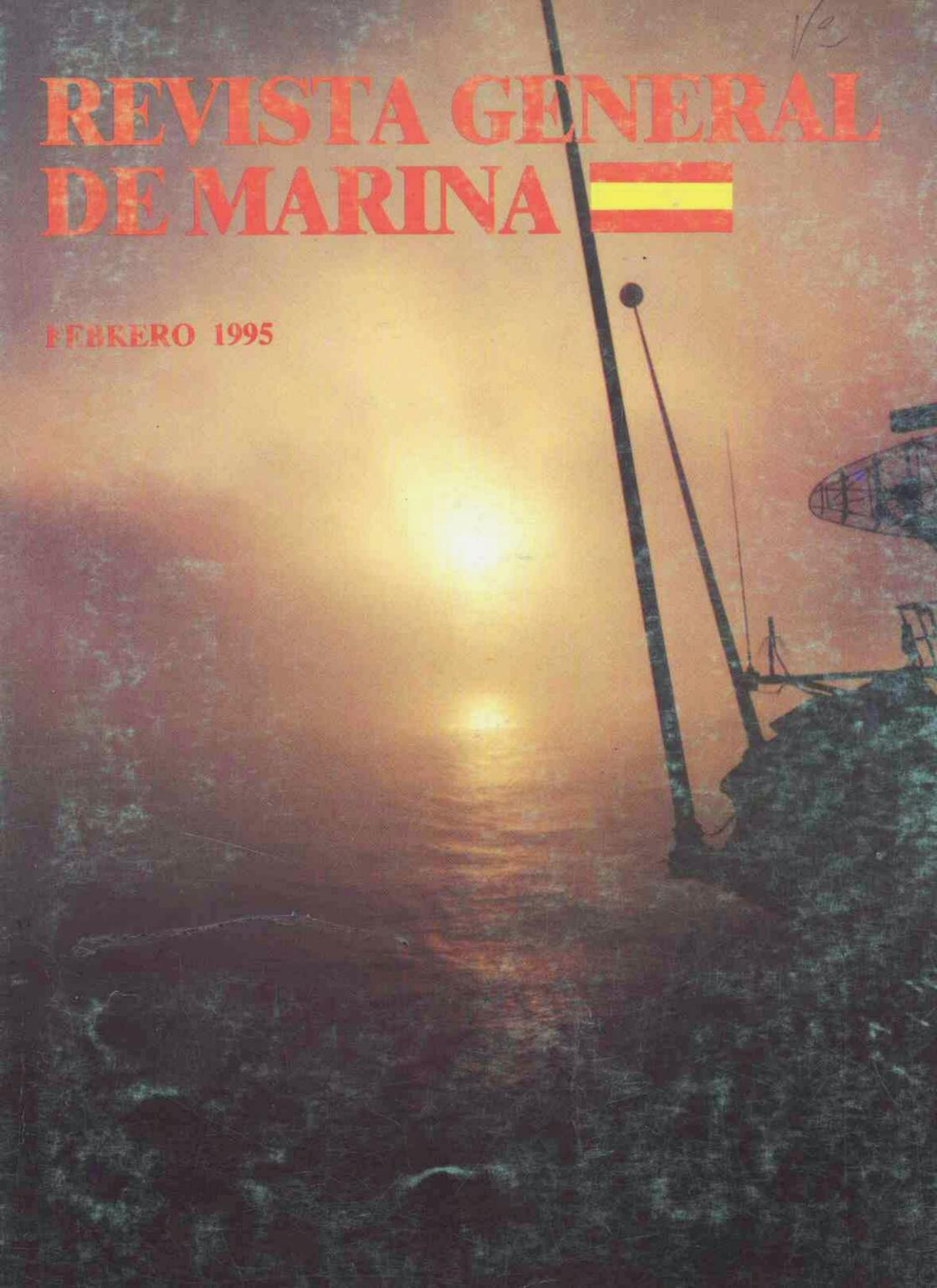


*Operación «Sharp Guard». 22 de julio de 1994. Aprovisionamiento en el Adriático. Petrolero «Marqués de la Ensenada» y fragatas «Sagittario» y «Libeccio». Autor: Fernando Gamundi.*

1/2

# REVISTA GENERAL DE MARINA

FEBRERO 1995



TEMAS GENERALES

- Capitán de Navío Fernando García Moretón**  
LA SOCIALIZACIÓN DEL EJÉRCITO (I) 133
- Capitán de Navío Francisco Obrador Serra**  
EL CAMBIO DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD BRITÁNICA AL EMPEZAR EL SIGLO XX (II) 149

FUNDADA EN 1877  
AÑO 1995  
FEBRERO  
TOMO 228

TEMAS PROFESIONALES

- Antoni Castelló Tarrida y Juan Pablo González Gómez**  
PROGRAMAS INSTRUCCIONALES DESARROLLADOS POR FUERZAS ARMADAS PARA LA FORMACIÓN EN ENTORNOS DE ALTA TECNOLOGÍA MILITAR 163
- Capitán de Navío José María Agúndez Betelu**  
ESPAÑA Y LAS NACIONES UNIDAS EN YUGOSLAVIA. LA OPERACIÓN A-B 175

HISTORIAS DE LA MAR

- Coronel de Farmacia Manuel Martínez Cerro**  
EL SERVICIO SANITARIO EN LOS CAMPAMENTOS DE INTERNAMIENTO DE ALEMANES EN FERNANDO POO DURANTE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL. MERITORIA INTERVENCIÓN DE LA SANIDAD NAVAL (1916-1918) 197

MISCELÁNEA

NOTICIARIO

LIBROS Y REVISTAS

Nuestra portada:  
«Entre nubes».  
Autor: Javier Brest Pérez.





*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: 076-95-005-8**

---

#### VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

MADRID.—Librería *Náutica Robinsón*. Fernando el Católico, 63.  
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.  
FERROL.—Librería *Marina*. Galiano, 12.  
Central Librería. Fernando Villaamil, 2-4.  
SANTANDER.—Librería *Estudio*. Avenida de Calvo Sotelo, 21.  
TARRAGONA.—Librería *Náutica Cal Matías*. Trafalgar, 37.

---

#### PRECIO POR EJEMPLAR

Nacional .....	200 Ptas. (incluido IVA)
Extranjero .....	280 Ptas. (gastos de envío incluidos)

---

**DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:**

Montalbán, 2 - Cuartel General de la Armada - 28071 MADRID.

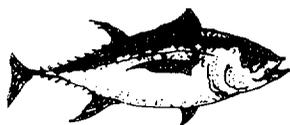
# EDITORIAL

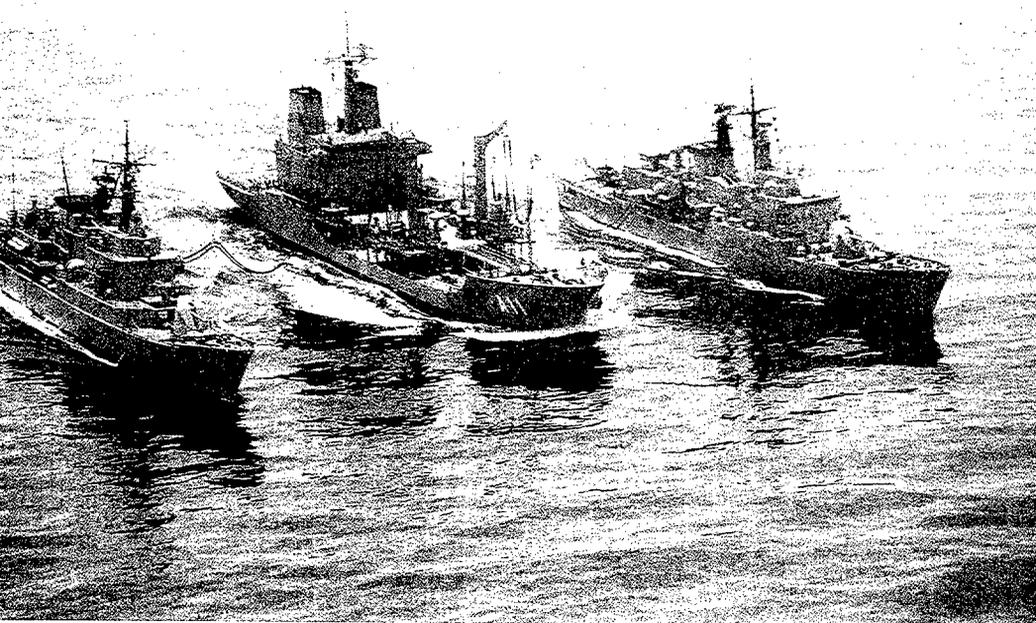


N nuestro cuaderno de diciembre último subrayábamos la importancia del componente humano, que «es a la vez objetivo e instrumento de nuestra actividad». En éste incidimos también en los temas relacionados con el personal en dos artículos que se refieren a aspectos tan importantes como el proceso en que las personas se incorporan a la institución militar, integrándose en ella e identificándose con ella, lo que el autor titula *socialización* y que es una primera parte del trabajo total, a su vez prolongación del introductorio de carácter más general que publicábamos en diciembre. Otro es el estudio realizado por dos ilustres profesores universitarios sobre materia de tanto interés y actualidad como la instrucción en tecnologías militares avanzadas, cuya importancia no es necesario encomiar por cuanto la eficacia, que es el fin perseguido por toda organización, y, por ende, la militar, depende en gran medida de la capacidad de sus miembros para servirse de los medios técnicos a su disposición, sujetos a continua y rápida evolución. Precisamente esta naturaleza cambiante impone la necesidad de que exista una doctrina que sirva de pauta para la formación e instrucción del personal relacionado con la alta tecnología militar, de manera que se evite la dispersión de esfuerzos, encarrilándolos organizadamente para obtener de ellos el máximo rendimiento.

El estudio de la política naval en los comienzos de este siglo finaliza con su segunda parte en este cuaderno, poniendo de manifiesto la importancia, también, de las decisiones personales, a veces en niveles de los que no se esperarían repercusiones tan importantes como las que efectivamente tuvieron, lo que es una lección de validez permanente.

Finalmente, mencionemos el trabajo sobre la Operación de Ayuda a Bosnia (A-B) desde el punto de vista de un testigo directo situado en un alto puesto, esclarecedor en relación con lo que allí se hace, que en el futuro iremos complementando con otros de diversos autores, con el fin de dar a conocer la información más completa posible sobre tan trascendente asunto que diariamente ocupa grandes espacios en los medios de comunicación públicos, y es el principal foco de inquietud de la mayor actualidad en Europa y en el mundo.

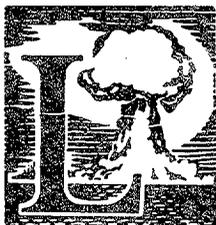




*Operación «Sharp Guard». 22 de julio de 1994. Aprovisionamiento en el Adriático. Petrolero «Marqués de la Ensenada» y fragatas «Sagittario» y «Libeccio». Autor: Fernando Gamundi.*

# LA SOCIALIZACIÓN DEL EJÉRCITO (I)

Fernando GARCÍA MORETÓN



A socialización consiste (REVISTA GENERAL DE MARINA, diciembre 1994) en promover las condiciones sociales que favorezcan en los seres humanos el desarrollo integral de su persona y pasen a formar parte de «un todo cohesionado» al que «se deben» y sin el cual no serían «lo que son».

La socialización del Ejército (1) requiere, inicialmente, promover las condiciones sociales y profesionales necesarias para lograr el equilibrio «necesidad-satisfacción» de sus miembros (REVISTA GENERAL DE MARINA, abril 1994, 398) y, posteriormente, desarrollar la «solidaridad» para integrarlos en un «sistema de cooperación» eficaz y sin fisuras, plenamente identificado con «lo militar» y con la conciencia de saber que «sus intereses» están en el esfuerzo mutuo de unirse a los demás «obedeciéndose a sí mismo» y, de esta forma, asegurar «su libertad» personal.

El «todo cohesionado», la coherencia del Ejército, se logra desarrollando un espíritu y estilo de vida propio que se convierten en las señales distintivas de la conducta de sus miembros, a la vez que impiden la intrusión de fuerzas externas perturbadoras.

Ese espíritu y estilo de vida propio tiene que ser reflejo de «lo militar»; esto es, de la esencia de esa realidad que es el Ejército.

La importancia de la socialización es tal que un déficit de socialización puede provocar que esas fuerzas perturbadoras, que siempre existen, conduzcan a una pérdida de identidad y consiguiente desintegración psicológica por falta de consistencia en los «roles» que deben desempeñar, y que esas condiciones (Huntington, 44) se traduzcan en la necesidad de nuevas identificaciones y lealtades, en una reidentificación con algunos grupos ya existentes de forma latente.

Sin un renovado consenso en torno a la identidad de «lo militar», el funcionamiento de los Ejércitos puede resultar incierto, tan incierto como la manipulación genética u otros *items* en los que están puestas las miradas de no pocos intelectuales y científicos. El funcionamiento de cualquier organiza-

(1) En todo el trabajo se utiliza la palabra «Ejército» en sentido general para indicar el de Tierra, la Armada o el del Aire, y también al de cualquier nación.

ción moderna no puede descuidar sus finalidades y los vínculos de identidad, libremente elegidos, de su «esencia», donde reside su vitalidad.

Sin una visión global del proceso de socialización y la consiguiente identificación de «lo militar» con base en valores bien fundados e indiscutibles, es posible que en los ejércitos se produzcan y acumulen situaciones críticas y, en el futuro, problemas derivados de la nueva estructura de la sociedad, que es preciso contemplar ya.

En esa sociedad del «futuro», que será principalmente de servicios y comunicación, el elemento esencial de las elites será el «saber», de forma tal que los propietarios del «saber» serán los dueños de los útiles de trabajo, de las máquinas, que no servirán para nada sin el «saber» que introduce el hombre. En la máquina poderosa que es el Ejército será necesario, además de la técnica que supone el «saber», fomentar la identificación con «lo militar» para que su técnica del «uso de la fuerza», en lugar de ser dominadora, esté al servicio de un hombre más humano.

La socialización del Ejército comprende, pues, el proceso mediante el cual las personas procedentes de la vida civil, de diversos grupos sociales, se incorporan a la Institución Militar, reciben una adecuada formación profesional, se identifican con «lo militar» y se integran en el Ejército con un determinado *status* o *rango* y quedan capacitadas para desempeñar ciertos «roles» o *funciones*, logrando con todo ello la cohesión y solidaridad necesarias.

Para abordar un bosquejo de la socialización del Ejército se comienza con una breve descripción de la naturaleza y esencia del Ejército, con el fin de acotar el escenario de la socialización y a continuación se define «lo militar» como el objetivo de la acción socializadora. Después, sucesivamente, se localiza el agente socializador y se especifica su naturaleza, se definen los elementos o factores socializadores esenciales y, por último, se comentan los requisitos previos que se deben promover para favorecer la socialización.

## Naturaleza y esencia de los Ejércitos

Los Ejércitos están ahí, forman parte de la sociedad con una ubicación, definición y características que cada autor narra según consideraciones más o menos afortunadas.

En cualquier caso, se puede decir que se trata de una «organización especializada de orientación social», que constituye una «realidad militar» distinta de la «sociedad civil» y que, además, debe serlo en razón a que son los depositarios de la «Fuerza» que, como dice Weber, es «el único medio efectivo de poder» que representa y sustenta a la «sociedad».

La defensa es el fin primario del Estado, por eso, como dice Friedrich (Oheling, 41): «la organización militar es un concomitante necesario de todo gobierno, que trasciende de los objetivos territoriales y que tiene sus raíces en

el incentivo general de la seguridad». En este sentido, para Álvaro D'Ors esta materia se manifiesta tan especial que «podría decirse del Estado que su último núcleo vital imprescindible está en la exclusiva de la fuerza militar..., el poder militar no se concibe desvinculado del Estado, sin anular con ello su existencia misma».

Pues bien, ese Ejército, como toda realidad, es una estructura compleja y dinámica en la que se integran, de forma «co-determinada» y en un orden «cualitativo», tres sistemas: el *orgánico*, el *cívico-militar* y el *institucional*, con notas características propias y específicas que, al integrarse, dan vida y sentido a esa realidad compleja que es el Ejército. Esta estructura, en lo formal, tiene carácter universal y permanente.

### *El sistema orgánico*

El sistema orgánico tiene como objetivo o finalidad «la preparación y el uso de la Fuerza» y está constituido por «la cadena de mando» y las «cadenas administrativas».

*La cadena de mando*, definiéndola en términos empresariales, es aquella en la que se realiza el trabajo operativo primario que se relaciona directamente con la «producción» (preparación) y «distribución» (uso) de «utilidades primarias» (fuerza).

*Las cadenas administrativas* de apoyo logístico se corresponden con los tres recursos básicos: financiero, personal y material, y son aquellas que llevan a cabo el trabajo secundario que se relaciona con la producción de «utilidades secundarias» (los recursos) que requiere como apoyo la ejecución del trabajo operativo primario.

En el sistema orgánico se desarrollan las funciones de mando, administrativas y técnicas, con cometidos y responsabilidades que están determinadas por el «cargo», destino o puesto de trabajo que se desempeña.

### *El sistema cívico-militar*

El sistema cívico-militar, o político-militar como se llamó en otra época, está constituido por personal con profesiones civiles que, integrados en Cuerpos específicos, se incorporan al *sistema orgánico* para prestar determinados servicios.

El sistema cívico-militar tiene unas características especiales y diversas que, en ocasiones, pueden dar lugar a que se constituyan grupos profesionales con marcado carácter corporativo.

### *El sistema institucional*

El sistema institucional tiene como finalidad crear, mantener y dar vida a la «condición de militar» que se asienta en el concepto de «lo militar», esencia

y razón de ser de los Ejércitos, lo que implica, al decir de Janowitz, un alto grado de identificación nacional y de servicio a la sociedad, reforzados por un claro sentido de conducción heroica.

El sistema institucional, aunque cubre por su espíritu e influencia la totalidad de la «estructura» del Ejército, se materializa en el que, a efectos de simplificación y genéricamente, se puede llamar «Cuerpo de Mando», fuertemente jerarquizado, cuyos componentes son los militares que, bajo diversas situaciones y condiciones, están capacitados para «usar la Fuerza».

En el sistema institucional se ejerce primariamente la «función militar» (REVISTA GENERAL DE MARINA, junio 1990, 778), por medio de la cual se proporciona espíritu y vitalidad a todos los sistemas, haciendo posible que la estructura del Ejército sea «militar».

*La función militar* se ejerce, además y en mayor o menor grado, por todos, siempre y en todo lugar, estando o no de servicio y, en ciertos aspectos, no sólo sobre los propios subordinados, sino sobre todos los miembros de los Ejércitos. Su ejercicio, por otra parte, *no está vinculado al «cargo»* o destino, sino que lo está a la posición o «rango» que se tiene. Se trata, pues, de una función específica, propia y definitoria de la «condición militar» y de «lo militar» que vitaliza al Ejército impulsando a la aceptación, con claridad y energía, de sus fines y características, aunque las circunstancias sean adversas y estén llenas de infortunio y dificultades.

Al sistema institucional, por tanto, le corresponde el papel de «agente socializador» de la colectividad o sociedad militar y, consecuentemente, impulsar y desarrollar el «control social», y definir la moral y ética militar.

El sistema institucional está estrechamente interrelacionado con el sistema orgánico, de aquí las dudas de algunos autores sobre si se debe hablar de «profesión militar» o de «condición militar».

La «condición militar» se relaciona con el *sistema institucional* en tanto que la expresión «profesión militar» se refiere o está vinculada al *sistema orgánico* cuyas funciones requieren conocimientos científicos, técnicos y específicos del «Arte militar».

El sistema institucional, por otra parte, tiene una vinculación muy diversa y, en general, menos consistente con el *sistema cívico-militar* como consecuencia de que, de acuerdo con Huntington, sólo los cuerpos de oficiales y suboficiales consagrados al experto dominio de la administración de la violencia son miembros de la profesión militar... ni los especialistas, tales como jurí-dicos y médicos militares, ni los soldados voluntarios pueden ser clasificados como verdaderos militares.

### *Consideración final*

La estructura de los Ejércitos es, como se ha dicho, compleja y dinámica y, por su propio dinamismo, está marcada, en contra de lo que muchas veces

se afirma, por el cambio y la evolución. Los Ejércitos no son estáticos; se modernizan constantemente.

La modernización en sí afecta principalmente a su «sistema orgánico» en cuanto a la incorporación de nuevas técnicas y armamentos, al desarrollo de su estructura orgánica, a una mayor especialización de funciones, a distinta distribución de cargos y responsabilidades, implicando, como corresponde inevitablemente a toda organización de tipo burocrático, casi siempre una proliferación de nuevos órganos y, en ocasiones, duplicidades indeseables.

Hay otros cambios, sin embargo, que al amparo de la idea de modernización responden a criterios políticos poco convincentes en los que subyace el anhelo de controlar el Ejército; otros responden a presiones sociales minoritarias, aunque ruidosas y demagógicas, que nacen en la mayoría de los casos de ser el clima militar, por su propia naturaleza, poco propicio a penetraciones ideológicas que pueden afectar a sus valores morales y estilo de vida.

Estos cambios, que incluso pueden llegar a ser traumáticos, pueden afectar no sólo al «sistema orgánico», sino también a aspectos formales del «sistema institucional». Sin embargo, como los elementos de los sistemas están «co-determinados», todo cambio sufrido por un elemento de un sistema acarrea cambios en los demás en sentido tal que el sistema entero, en lo esencial, tiende de nuevo a su estado originario. Es así como el «sistema institucional» mantiene permanentemente, a pesar de los cambios más o menos conflictivos, el carácter de «lo militar» como esencia del Ejército.

La actividad y los modelos de acción que se derivan de ese «espíritu y estilo de vida propio» de lo militar están por encima o prevalecen sobre las funciones específicas del «sistema orgánico», lo que proporciona al Ejército, en esta materia, una singular y efectiva «autonomía» —rasgo característico de las instituciones— que hace responsable al propio Ejército del mantenimiento de sus propios valores.

## Lo militar

Lo militar es la «esencia» de la naturaleza y realidad del Ejército y, aunque múltiple en sus aspectos y manifestaciones, se presenta al entendimiento como una «unidad», como lo que es «de suyo», como la «unidad primordial» de lo que es el Ejército, sin la cual el Ejército no podría ser.

Lo militar, como esencia o principio, no es algo intangible que flota en el aire por encima de las cosas, sino que es algo inscrito que abarca de forma total la estructura del Ejército, matizando, modulando e imponiendo su carácter específico al comportamiento que dirige y da unidad a la colectividad militar. Se trata, en cierto sentido, de la materialización del «principio unificador», que permite alcanzar la cohesión efectiva y permanente de la estructura humana del Ejército.

Lo militar se articula según un sistema de valores, virtudes y normas, organizado a partir de unos *presupuestos* que rigen la condición existencial del militar, dando lugar a un determinado «estilo de vida propio».

Los presupuestos condicionan universalmente la esencia de los Ejércitos, que permanece específicamente idéntica a sí misma a pesar de las variaciones históricas y de la sucesión de regímenes.

Algunos de los presupuestos pueden serlo también de otra esencia distinta, como «lo político», «lo religioso», etc., pero la simultaneidad de todos ellos permite distinguir «lo militar» de cualquier otra esencia y con ello diferenciar el Ejército de cualquier otro tipo de institución.

El carácter universal de los presupuestos permite su aplicación al Ejército de cualquier nación y, por otra parte, son independientes de las situaciones contingentes que varían con el tiempo y la situación política:

Los presupuestos que definen el sistema de valores y virtudes de «lo militar» son: la *fidelidad*, el *orden* y la *magnanimidad*.

Lograr la vigencia efectiva del sistema de valores que se deriva de los presupuestos, que deben informar el «estilo de vida militar», es la función del «proceso socializador».

## El presupuesto de la fidelidad

La fidelidad, como virtud, actúa sobre la voluntad y orienta la conducta moral del hombre en dos aspectos.

El primero obliga a cumplir aquello que se promete, con *rectitud de intención*, *exactitud* y *sinceridad*.

El segundo aspecto se refiere al hecho de «ser fiel», esto es, de adherirse y vincularse con algo valioso, que «se quiere» y en lo que «se cree», de forma estable y permanente, venciendo las dificultades y contrariedades que puedan presentarse, lo que implica *constancia* y *perseverancia*.

Por otra parte, la fidelidad, desde el punto de vista social, proporciona un contenido «normativo» y «socializador» que actúa sobre las «relaciones humanas» y permite establecer un orden social que favorece la cohesión. Sin fidelidad la convivencia no es posible; el orden social sin fidelidad se desmorona y disgrega en un clima generalizado de desconfianza.

Las dos vertientes de la fidelidad mencionadas se relacionan o conducen a considerar dos aspectos esenciales en la vida militar: el *juramento* y la *vocación*.

### *El juramento*

Los hombres de armas han servido desde siempre bajo juramento. Ya en la España primitiva (Valdeavellano, 117) fue muy frecuente la práctica de la

llamada «clientela militar» que se ponía bajo la protección de un patrono (rex) y se obligaba (devoti) bajo juramento a seguirlo fielmente, sobre todo en la guerra... si el patrono moría en la batalla, sus clientes (devoti) estaban obligados, en virtud del pacto religioso del juramento, a suicidarse, por entender que no habían sabido defenderlo y, desde ese momento, sus vidas eran ilícitas.

En la actualidad el juramento no tiene ese carácter de vinculación personal; se hace con el mismo espíritu, pero a la bandera de España, en los siguientes términos:

¿Juráis por Dios o por vuestro honor y prometéis a España, besando con unción su Bandera, obedecer y respetar al Rey y a vuestros jefes, no abandonarles nunca y derramar, si es preciso, en defensa de la soberanía e independencia de la Patria, de su unidad e integridad territorial y del ordenamiento constitucional, hasta la última gota de vuestra sangre?

El juramento, por sí mismo, obliga al cumplimiento de las promesas en virtud de la religión, del honor y de la justicia, y por la acción coactiva del «desprecio y castigo» que acarrea su incumplimiento.

*Religión, honor y justicia* son los tres pilares que sostienen el amplio núcleo de valores y virtudes que, como se verá más adelante, se derivan de las promesas.

*La religión* obliga en virtud de la fidelidad y sanciona el incumplimiento como pecado grave o leve según la materia prometida y el daño que cause el incumplimiento.

*El honor* obliga por su propia naturaleza, ya que quebrantar el juramento afecta al amor propio, produce vergüenza y lesiona la dignidad y prestigio de la persona perjura, así como su valía personal, ante sus propios ojos y los de la sociedad.

*La justicia* obliga a dar a cada uno «lo suyo», tanto en el sentido individual de la obediencia que exige el juramento, como en el colectivo de proporcionar a la comunidad la defensa y protección prometida.

### *La vocación*

El juramento adquiere una singularidad especial y una dimensión más vigorosa y comprometida cuando se presta con el ánimo movido por la *vocación*.

La vocación promueve una «identificación» plena con el «estilo de vida» que se deriva del contenido, significado y alcance de las promesas del juramento, encontrando en ellas una comunión de valores e ideales por los que merece la pena esforzarse, y un «camino» al que se desea «ser fiel» y adherirse.

Cuando el impulso de la vocación es auténtico se llega (Prudencio, 36) a sentir la profesión militar como muy suya, como un servicio muy necesario a la comunidad que le dio el ser, llegando incluso a vivirlo no ya como una simple profesión, sino como una «condición» o «estado», como una vida consagrada a la comunidad en uno de los campos de servicio más comprometidos y arriesgados.

Parece obvio señalar la necesidad de fomentar y motivar la «vocación» como elemento socializador. En tal sentido, «besando con unción su Bandera», incita a una petición de gracia y debe ser la expresión de «devoción» y «fervor» con que el ánimo se entrega para cumplir las *promesas* del juramento.

### *Las promesas*

La fórmula del juramento contiene como núcleos esenciales de «lo militar»: la *obediencia*, la *Patria* y la *muerte*, cuyo conocimiento por la inteligencia debe mover a la adopción de un proyecto existencial de vida comprometida, por el que el militar, con *sinceridad* y *verdad*, se siente en posesión de sí mismo, de lo que le es propio, le caracteriza y le hace distinto de los demás. Tal proyecto de vida se traducirá en un comportamiento ético en el que el sentido del *cumplimiento del deber* estará, dentro del «orden», por encima de cualquier otra tendencia o inclinación.

De esos núcleos esenciales, obediencia, Patria y muerte, se derivan valores y virtudes que pueden considerarse como sistemas de orientación de la conducta para el cumplimiento del juramento y, con ello, cubrir un aspecto fundamental del estilo de vida propio del militar.

Desarrollar en profundidad estas ideas cae fuera de los límites de este trabajo, no obstante, parece interesante esbozarlas aunque sea brevemente.

### *La obediencia*

La obediencia, que se trata más adelante, se relaciona con la *disciplina*; ambas tienen como fundamento la *autoridad* y como efecto, la *cohesión*, característica esencial y distintiva de todo Ejército.

La cohesión implica la existencia de «fuerzas internas» de influencia mutua que, por «afinidad» y su fundamento en la *fidelidad*, determinan, como superación de la cohesión, el *compañerismo* y el *espíritu de cuerpo*.

La obediencia, además, lleva en sí el concepto de *lealtad* como vínculo, tanto interpersonal como en relación con la Institución, de «adhesión recíproca», más o menos explícita, que rebasa los límites del «comportamiento normalizado» para desembocar en exigencias de *franqueza*, *sinceridad*, *rectitud* y *generosidad*, superando el «individualismo» y el «egoísmo» mediante la *participación* y la *ayuda desinteresada*.

*La Patria*

La noción de Patria, que se relaciona con la de padre, aparece intuitivamente como el «alma» de la comunidad moral y espiritual de una sociedad política o nación que toma conciencia de «sí misma», de su propio valor y de su patrimonio histórico y presente, con la impronta de saberse «no acabada», que «está por hacer» y, por tanto, con proyección hacia un mejor futuro colectivo, no «expansionista», sino tendente a lograr el bien común de todos los ciudadanos.

La noción de Patria es un «valor institucional» que se hereda y transmite de generación en generación, con mayor o menor intensidad, pero que es «permanente» por muy profundos que sean los cambios y las transformaciones sociales y políticas y que, además, «sobrevive» a cualquier unión supranacional.

La Patria se manifiesta o se hace patente en cada individuo, de forma subjetiva, en el *patriotismo* y, de forma trascendente, bajo el sentimiento de *amor a la Patria*, como un «deber» de orden natural que puede ser calificado de «virtud».

«El *patriotismo*, como decía Jovellanos, no es hijo del amor propio, sino del noble y generoso sentimiento que estimula al hombre y a desear con ardor y a buscar con eficacia el bien y la felicidad de su Patria tanto como la de su propia familia, que le obliga a sacrificar no pocas veces su propio interés al interés común, que uniéndole estrechamente a sus conciudadanos e interesándoles en su suerte, le aflige y le conturba en los males públicos y le llena de gozo en la común felicidad.»

El patriotismo, sin embargo, tiene en la actualidad muchos detractores que tratan de difuminarlo y sustituirlo por el concepto de «humanidad», tendencia que se ve favorecida y reforzada por la evolución social, la creación de organizaciones supranacionales, la globalización económica y el concepto ecologista de «nave espacial Tierra» enfrentada a un «Cosmos agresivo».

Un razonamiento serio y sereno, que no se deje arrastrar por lo «novedoso», debe conducir a la necesidad de recuperar las verdaderas dimensiones del patriotismo como sentimiento solidario y afirmativo de lo propio y lo próximo.

El concepto de «humanidad» es algo lejano, vago y difuso, ante el cual el hombre se siente frío y perdido, en tanto que el patriotismo aparece como algo próximo que late en la vida de cada uno, que se siente, que se palpa.

Trasladar el concepto de Patria a una concepción global de la Humanidad —lo que sólo aguantan los papeles— supone dejar al hombre parcialmente vacío y desconectado de sus raíces, lo que supone debilitar las bases de solidaridad e integración que le proporciona el patriotismo. En esas condiciones, el hombre, por inclinación natural, se repliega hacia sentimientos de localismo, regionalismo y nacionalismo, que son fuente de conflictos por la insatisfac-

ción que produce no poderse enriquecer ni potenciar con la idea globalizadora que supone el patriotismo y al no encontrar su puesto, su lugar, en la idea trascendente que supone la Patria, como unidad superior de convivencia humana que integra y eleva los valores parciales del amor al pueblo, a la provincia y a la región.

En relación con lo dicho, el siguiente párrafo de la obra de Tocqueville «La revolución europea» (Molnar, 116) supone una categórica respuesta a las tendencias de crear una especie de Estado mundial:

«El hombre ha sido hecho por Dios de tal manera que cuanto mayor es el objeto de su amor menos apego siente por él. Su corazón necesita pasiones concretas, precisa objetos limitados para que su atracción por ellos sea firme y duradera... Estoy convencido de que se sirve mejor a los intereses de la raza humana dando a cada hombre una patria que tratando de inflamar su pasión por la Humanidad».

El patriotismo y el amor a la Patria no son exclusivos de los militares, ni siquiera su defensa lo es, pues todos los ciudadanos tienen el derecho y el deber de defender su Patria.

Ahora bien, los militares sitúan el patriotismo como idea clave y central de su vida en razón a su finalidad superior de defender la Patria, bajo la exigencia de un juramento que ninguna otra profesión tiene y que llega hasta «si es preciso morir por ella». Consagrar la vida a la defensa de la Patria, con el sentimiento y orgullo de servirla hasta el sacrificio supremo de la propia vida, es lo que hace diferente el patriotismo de los militares.

La defensa de la Patria en sus diversas manifestaciones concretas, en paz o en guerra, presupone «velar», esto es, seguir trabajando después de trabajar, y estar preparados, «con fe en la misión», para esa lucha, adoptando un «sentido heroico de la vida», que sólo se puede alcanzar por la práctica y desarrollo de la virtud de la *fortaleza* (REVISTA GENERAL DE MARINA, abril 1994, 412) que conduce a una disposición firme del espíritu y la voluntad en el *cumplimiento del deber con perseverancia, entusiasmo, decisión, firmeza, paciencia y sacrificio*.

## Muerte

La muerte se elude en el juramento a la Bandera bajo la fórmula de «de rramar, si es preciso, hasta la última gota de vuestra sangre», que, por otra parte, sin embargo, contiene la interesante y positiva idea de «sacrificio» prolongado en la exigencia del cumplimiento del deber, aunque se esté quebrantado, herido, maltrecho o extenuado.

La elusión a la muerte se ha generalizado en la actualidad. Como dice Javier Sádaba, profesor de Filosofía de la Religión («El País», 30-10-83),

«contradictoria sociedad ésta que mata sin cesar, se estructura como muerte y se asusta y escandaliza de ella hasta ni siquiera mentarla».

La muerte se vive como elemento oculto; sin embargo, no hay vida sin muerte. La muerte aparece, pues, como el motor subyacente de la vida.

En tiempos pretéritos el que no temía a la muerte se constituía en «señor» y aquellos que la temían se convertían en sus «vasallos».

Y es que para sobrevivir, para evitar el sufrimiento y para dinamizar la vida es preciso desterrar el temor a la muerte, temor que desaparece tan pronto como se desarrolle una idea clara y precisa de su existencia.

Con estas ideas no se trata de animar a la «temeridad imprudente» que, sin necesidad, pone en peligro la vida o busca la muerte. Por el contrario, se piensa en evitar que el soterrado temor a la muerte o el deseo de eludirla, conduzca a la ofuscación o ceguera que conduce hacia ella dejando inerte la vida en cuanto proyecto existencial hacia el futuro.

Tratar de eludir la realidad de la muerte ha sido posiblemente uno de los factores que han intervenido en el reciente fracaso de Estados Unidos en Somalia.

Séneca, en su diálogo sobre «la brevedad de la vida», dice: «... a vivir hay que aprender toda la vida y, cosa que quizá te extrañará más, toda la vida hay que aprender a morir».

Parece indudable que el militar, en virtud de su juramento, debe llevar a su estilo de vida ese «aprender a morir» como preparación previa para adquirir el *valor* de cumplir con su deber venciendo cualquier dificultad.

Como decía el Papa Juan Pablo II dirigiéndose a los militares italianos: «Hay que aceptar sacrificarse, luchar, dar incluso la propia vida si fuera necesario por amor al prójimo, a los seres queridos, a los más débiles e indefensos, así como a las tradiciones y a los valores espirituales de un pueblo».

Esa preparación previa exige la «renuncia» para desarrollar los hábitos de *abnegación, austeridad, espíritu de sacrificio, capacidad de sufrimiento*, etc., que templen el ánimo ante el peligro y la muerte, y poder (Romero, 137) «*ir hacia ella* con un acto positivo que parece desafiarla, pero que no es la loca desesperación del suicida, sino la generosa inmolación de todo el ser, en un acto supremo de servicio, directamente querido y consumado».

## El presupuesto del orden

En la dispersión, en el desorden y en el caos no se puede vivir. Hay que buscar, descubrir e impulsar la posibilidad de establecer un *orden*. La búsqueda del orden y la sujeción al mismo no es un gesto gratuito; es una necesidad de «supervivencia», de aquí su importancia.

Es imperativo buscar el orden para orientarse en la dispersión, tanto en el

mundo de las ideas y el pensamiento como en el moral y en el práctico de la conducta y el comportamiento.

El concepto de «orden», aunque aquí se contempla bajo otro aspecto, tiene una estrecha vinculación con lo militar: las órdenes militares, el orden cerrado, el orden de batalla, etc., hasta el punto de que antiguamente se llamaba «orden» a «la destreza militar y enseñanzas de las cosas de la guerra». El orden está en la esencia de lo militar, en su estructura y en sus fines.

El concepto de «orden» es muy rico en sus manifestaciones y, en todos los casos, implica una «relación» entre elementos de una estructura, regida por las ideas de que sea «recta» y «correcta», lo que supone una norma o una actividad orientada hacia una «meta», y que esa meta sea «correcta», esto es, que sea conforme a las normas que señalan el orden jurídico, el orden legal, el orden moral, el orden de los valores, etcétera.

La idea de «recto» que acompaña al término «orden» hace referencia etimológicamente a las ideas de «regir» y «exigir», que conducen a la necesidad de un «principio de autoridad» y «relación jerárquica». A esta necesidad responde la estructura general del Ejército y las relaciones entre sus miembros.

Con independencia de ese aspecto, de incuestionable importancia, «lo militar» se manifiesta, bajo el presupuesto del orden, por el desinteresado servicio al «bien común», sirviendo en los tres elementos esenciales que configuran su estructura: el bienestar material, los bienes o valores culturales y la paz.

En relación con el bienestar material, proporciona el apoyo logístico y el auxilio a la población civil y al patrimonio del Estado en los casos de graves emergencias, peligros o catástrofes.

En cuanto a los bienes y valores culturales, actúa como agente socializador tal como establecen las Reales Ordenanzas de las Fuerzas Armadas (art. 24):

«Depositarios del *modo de ser* de los Ejércitos, sus cuadros permanentes instruirán con perseverancia al ciudadano en filas prestando especial atención a su formación militar y a inculcarle los valores patrióticos y castrenses de forma que su espíritu cívico y militar resulten fortalecidos».

dando (art. 15):

«... primacía a los valores morales que enraizados en nuestra secular tradición, responden a una profunda exigencia de la que sus miembros harán norma de vida».

Con relación al tercer elemento: *la paz*, «lo militar» resulta ser el sostén del «bien común», bajo el supuesto de que la autoridad política actúa bajo los principios de la justicia y el respeto a la dignidad de la persona humana.

La paz, «tranquilidad del orden y ordenada concordia» (San Agustín), es el pilar que sostiene y hace posible el bien común. El bien común es imposible sin paz. Cuando la sociedad está quebrantada, resquebrajada, sumida en la intranquilidad, rota, la potestad pública está legitimada para restablecer la paz, esto es, el orden, usando la violencia y la coacción.

La paz constituye un valor objetivo que se busca imperativamente y que se desea con más fuerza cuando acecha algún peligro o se advierte inseguridad.

Y la paz es, precisamente, la observancia del presupuesto del orden «fin último» de la esencia de lo militar que es garante de la paz o de su restablecimiento cuando la acción bélica ha sido inevitable.

El Papa Juan Pablo II, en una alocución a los militares italianos, se pronunció en los siguientes términos: «La profesión militar se distingue por la tarea de defender la justicia y la libertad de vuestra Patria y, en consecuencia, por el compromiso de *contribuir a la serenidad y a la paz del mundo entero*. La paz hay que construirla día a día en las conciencias y en las relaciones internacionales; la paz también hay que defenderla, porque en la visión cristiana la vida encuentra su justificación última en el precepto evangélico del amor» ... «el núcleo mismo de la vocación militar no es otro que la defensa del bien, de la verdad y, sobre todo, de los que sean agredidos injustamente...».

La sujeción al presupuesto del orden es fuente de *solidaridad, convivencia, compañerismo*, etc., evitando las envidias, los resquemores y las disputas que conducen al desorden.

Como síntesis del presupuesto del orden, merece la pena citar a Cicerón que, en su tratado «Sobre los deberes» se pronuncia así: «Por lo cual la sabiduría que logra resolver los conflictos por vía pacífica es más de apreciar que la misma valentía desplegada en la batalla; pero mucho cuidado con esto, no sea que se deje la guerra por evitar la lucha más que por la consideración del bien común. Al emprender la guerra déjese bien claro que *únicamente se busca la paz*. Es de hombres fuertes y constantes no turbarse en las dificultades ni perder la cabeza, como vulgarmente se dice, sino estar siempre sobre sí y ponderándolo todo bien... y no comportarse de modo que nos expongamos a tener que decir alguna vez: no lo había pensado».

## El presupuesto de la magnanimidad

El presupuesto de la magnanimidad da tono y vitalidad a «lo militar» proporcionándole prestigio, fama y honor, siempre que la magnanimidad no sea fruto o reflejo de la soberbia o la vanidad, sino que tenga, con humildad, su fundamento en la propia y personal dignidad de la persona en la que generosamente participa Dios.

La magnanimidad, virtud relacionada con la fortaleza, proporciona una disposición interna del ánimo que impulsa y conduce a la realización de cosas grandes y obras dignas de atención, ejecutándolas con arreglo al orden moral y a la recta razón, superando las dificultades que entrañan los peligros que se puedan correr.

Con la magnanimidad se logra el «espíritu de servicio», al margen de cualquier recompensa, y se alcanza *fama*, *honor*, *estima* y *prestigio*, huyendo siempre de la «vanagloria» y la «ambición» que conducen a la búsqueda de honores inmerecidos, de la falsa estima o de los propios honores por «ostentación» o «vanidad».

Merece la pena, para huir de eso, escuchar al prudente Baltasar Gracián, «El criticón», citado por Camilo José Cela («ABC», 2-10-94), que «nos dice que la soberbia topó con España y parecióle tan de su género que se perpetuó en ella, donde vive y reina con todas sus aliadas: la estimación propia, el desprecio ajeno, el querer mandar todo y servir a nadie... , hablar mucho, alto y hueco, el fausto, el brío con todo género de presunción, etcétera».

La magnanimidad nutre al «espíritu militar» que infunde al ánimo la «honrada ambición de ser empleados en las misiones de mayor riesgo y fatiga...», y lo impulsa a adquirir fama y honor como medios necesarios para cumplir con eficaz competencia las exigencias de lo militar, evocando «delante la gloria, la leyenda en pos, debajo las voces de nuestros caídos y arriba el mandato de España y de Dios».

Como promueven las Reales Ordenanzas, «el sentimiento del honor, inspirado en una recta conciencia, llevarán al militar al más exacto cumplimiento del deber» para lo cual «“subordinará” la honrada ambición a la íntima satisfacción del deber cumplido, pues ésta es la mayor recompensa a que puede aspirar un militar».

*El honor*, como testificación y reconocimiento de la excelencia de una persona, y la *fama*, como manifestación externa de estima, admiración y elogio hacia una persona, constituyen el «crédito de confianza» que se necesita para el ejercicio del mando con *decisión*, *iniciativa* y *entusiasmo*.

La magnanimidad, grandeza y elevación del ánimo, enriquece toda la vida militar y, en particular, el ejercicio del mando, aportando confianza, seguridad, esperanza y resistencia ante las dificultades y peligros, paciencia, perseverancia, generosidad y, además, colocando al espíritu en el justo medio entre la «pusilanimidad» y la «presunción».

Como curiosidad, y por la idea global y gráfica que proporciona, se transcribe la descripción de la alegoría de la magnanimidad que figura en la *Enciclopedia Espasa Calpe*, que dice así:

«Se figura en una matrona de majestuoso continente en actitud noble y elevada, tocada con casco cubierto por piel de león. Se apoya en la base de una columna, emblema de la fuerza, y tiene en la mano un dardo con la punta

hacia abajo, símbolo de la clemencia; a sus pies gime la envidia y tratan de herirla los reptiles. Es virtud que deben practicar siempre soberanos y poderosos, por lo que también se la representa ricamente vestida, sentada sobre un león y ciñendo corona imperial, con un cetro en la mano y a su lado el cuerno de la abundancia.»

### Resumen de lo «militar»

La esencia de lo militar se define por tres presupuestos: *fidelidad, orden y magnanimidad*.

La fidelidad, que implica rectitud de intención, exactitud y sinceridad, se materializa en la promesa del juramento a la Bandera, cuyo cumplimiento se hace efectivo en virtud de la *religión, el honor y la justicia*.

El juramento centra las promesas en tres aspectos: *obediencia, Patria y muerte*.

*La obediencia*, que se relaciona con la *disciplina* y la *autoridad*, conduce a la «cohesión», y, con ella, a la *lealtad, compañerismo* y *espíritu de cuerpo*, con exigencias de franqueza, sinceridad, generosidad y participación.

*La Patria*, como asiento del sentimiento de patriotismo, se manifiesta por el «amor a la Patria», que se concreta en su defensa, con una proyección hacia el bien común, y la exigencia de desarrollar la *fortaleza*.

*La muerte*, que en caso de necesidad debe ser aceptada y ofrecida, impone tener siempre el *ánimo templado* practicando la *abnegación, la austeridad, el espíritu de sacrificio* y la *capacidad de sufrimiento*.

*El segundo presupuesto: el orden*, se proyecta según dos vertientes:

*El orden*, como principio de «unidad» y de las relaciones «jerarquizadas».

*El orden*, que conduce a la idea de *paz* como fin último del Ejército, se proyecta hacia su interior para evitar las confrontaciones, resquemores, envidias, etcétera.

*El orden*, en ambos casos, implica por encima de todo un desinteresado servicio al «bien común».

*El tercer presupuesto: la magnanimidad*, proporciona vitalidad y grandeza a los otros presupuestos e informa y nutre al «espíritu militar» con una proyección especial hacia el deber de adquirir *fama y honor* como elementos indispensables del *prestigio* exigible para el ejercicio de un mando competente y eficaz, con seguridad, decisión, iniciativa y entusiasmo.

## FE DE UN ERROR

En nuestro cuaderno del pasado mes de diciembre se deslizó un error, que seguramente habrán notado, quizá con regocijo, nuestros avispados lectores.

Dice una de las leyes de Murphy que «cualquier elemento susceptible de ser instalado a la inversa, alguna vez, fatalmente, será montado al revés». Pues esto es, exactamente, lo que ocurrió en nuestra portada por equivocación del montaje fotográfico, lo que sólo pudo advertirse una vez realizada la tirada completa de la edición, a punto de ser distribuida, por lo que su corrección era ya imposible.

Sólo nos queda esperar que se nos disculpe este fallo y sugerir a quienes deseen contemplar el verdadero aspecto de nuestro —literalmente— sin par *Príncipe de Asturias*, que lo hagan con el acreditado procedimiento que se sigue para leer los manuscritos de Leonardo da Vinci: sirviéndose de un espejo.

LA REDACCIÓN

# EL CAMBIO DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD BRITÁNICA AL EMPEZAR EL SIGLO XX

(Influencia en su estrategia de desarrollo y en el equilibrio europeo)

Parte II

Francisco OBRADOR SERRA



## CRISIS DE MARRUECOS DE 1905

(Su influencia en la Entente Cordiale)



L gobierno francés había conseguido que Gran Bretaña y España aceptaran su política de penetración pacífica en Marruecos, política que se centraba en un amplio conjunto de reformas que debía realizar el gobierno de Marruecos con la asistencia del de Francia. Pero el gobierno de Marruecos no aceptó las reformas, y el enviado francés trató de persuadirle insistiendo en que el programa había sido aprobado por todas las potencias europeas interesadas, mientras que el gobierno de Alemania aprovechó la ocasión que se le presentaba para poder intervenir en los asuntos de Marruecos.

El 31 de marzo de 1905, el soberano alemán aseguró en Tánger que Alemania reconocía la integridad de Marruecos y protegería los intereses económicos de Alemania dando su apoyo a un sultán independiente. La política de seguridad alemana trataba así de aprovechar la crisis de Marruecos para introducir una cuña en las relaciones entre Francia y Gran Bretaña; el reto del gobierno alemán a la Entente Cordiale en Marruecos la ponía en una falsa posición, ya que su amenaza abarcaba tanto al acuerdo británico-francés de 1904 como a los intereses británicos en el Mediterráneo. con la posible obtención de un puerto en Marruecos por Alemania.

Esta doble amenaza al compromiso franco-británico y a los intereses estratégicos británicos en el Mediterráneo originó una tendencia, todavía vaga, hacia una más estrecha relación entre Francia y Gran Bretaña, que probablemente ninguna otra crisis continental hubiera podido lograr. La política

alemana convirtió, de forma lenta y segura, un acuerdo anglo-francés de carácter colonial en un instrumento de eficaz cooperación política en Europa entre Francia y Gran Bretaña. Otra importante consecuencia fue que Londres y París revisaran sus respectivos planes de guerra por si surgiera una amenaza más peligrosa a causa de Marruecos.

Francia, al revisar sus planes de guerra, percibió que Gran Bretaña podía ser un aliado eficaz en una guerra franco-alemana.

### **Situación naval en Gran Bretaña**

El Almirantazgo se había opuesto en abril a que Alemania obtuviera un puerto en Marruecos. La situación de crisis de Marruecos continuaba sin resolverse y el Almirantazgo decidió analizar sus planes de guerra. Ordenó al director de Inteligencia Naval, el 24 de junio, que elaborara un memorándum sobre la situación de las fuerzas navales británicas para el caso de que tuvieran que actuar rápidamente para asistir a Francia. El 26 del mismo mes se informó que las fuerzas navales se encontraban listas y se indicó que, teniendo a Francia de aliado, se podría, en caso necesario, retirar unidades navales del mar Mediterráneo. Se recomendó al Almirantazgo que, para obtener la mayor ventaja de tal posibilidad, intercambiase puntos de vista con las autoridades navales francesas a fin de evitar posibles confusiones y malentendidos en la eficaz aplicación del insuperable poder naval de la Entente Cordiale.

El memorándum de Inteligencia fue remitido al almirante en jefe de la Flota del Canal, que era el responsable de la ejecución de los planes estratégicos navales de Gran Bretaña, quien contestó el 27 de junio advirtiendo que si Gran Bretaña participase en una guerra franco-alemana habría que tener en cuenta que el papel de las fuerzas navales disminuiría necesariamente y que la acción militar, y no la naval, sería en tal guerra la decisiva. Un bloqueo naval de Alemania sería, incluso, de poca ayuda para las necesidades terrestres de Francia en su guerra continental.

El almirante de la Flota del Canal estimó que la asistencia eficaz a Francia consistiría en la ejecución de operaciones anfibas en las costas de Alemania; sus posibles objetivos serían las fortificaciones de la desembocadura del Elba y las costas alemanas en el mar Báltico: las medidas alemanas contra acciones ofensivas de esta naturaleza haría que no pudiera emplearse un número sustancial de tropas alemanas en las acciones en la frontera franco-alemana.

A principios de julio de 1905 se elaboró, por consiguiente, un conjunto de esquemas de operaciones anfibas.

La Entente Cordiale y la situación de crisis en Marruecos habían determinado, por primera vez, las posibilidades de:

- Prestar ayuda a Francia contra Alemania.
- Enfrentarse a Alemania no aisladamente sino contando con un aliado.

El planeamiento estratégico naval de Gran Bretaña se basaba en acciones contra las colonias alemanas o francesas en Ultramar. La nueva situación de alianza con Francia aseguraba su predominio naval y obligaba a correr riesgos de carácter táctico que necesitarían una amplia preparación para poder asumirlos y obviarlos, planeamiento previo y coordinación entre las fuerzas armadas británicas.

### **Situación de la coordinación entre las fuerzas armadas de Gran Bretaña**

El Comité Imperial de Defensa estableció un subcomité permanente para operaciones conjuntas Ejército-Armada para actuar como centro de coordinación estratégica de la política de seguridad británica. Este subcomité, presidido por el primer ministro, se constituyó el 20 de julio de 1905, contando entre sus funciones el estudio, revisión y preparación de acciones bélicas contra cualquier país con quien se estimara probable entrar en guerra. El subcomité asignaría las funciones y misiones a cada componente de las fuerzas armadas en las acciones bélicas previstas.

Los acontecimientos probaron que era más fácil definir las responsabilidades del subcomité que lograr que desarrollara eficientemente la función para la que había sido constituido; su fracaso, tanto en 1905 como posteriormente, fue debido, en gran medida, a las divergencias y discrepancias entre el Ministerio de la Guerra y el Almirantazgo en relación con el futuro papel del Ejército.

El caso de una simple guerra anglo-alemana no planteaba problemas: el Ejército y la Armada estaban de acuerdo en que las acciones bélicas de carácter terrestre contra el poder militar alemán serían poco razonables, peligrosas e ineficaces. Ambos admitían que apoderarse de las colonias era la única oportunidad para el empleo del Ejército y reconocían que con acciones coloniales no se derrotaría a Alemania.

La existencia de la Entente Cordiale y el proceso de desarrollo de la situación de crisis en Marruecos permitió al Estado Mayor General británico revisar sus concepciones estratégicas y aspirar a desempeñar un mayor protagonismo en la estrategia de desarrollo de la política de seguridad del país. Contaba con la posibilidad de tener un fuerte aliado en el continente para el caso de una guerra con Alemania; sus incursiones en las colonias alemanas le parecían insuficientes y la participación en operaciones anfibas contra las bien fortificadas costas alemanas no le satisfacían; demandó que se le asignara la misión de participar en las operaciones continentales en el caso de que hubiera una guerra entre la Entente Cordiale y Alemania.

Este nuevo criterio del Ejército auguraba problemas con el Almirantazgo.

La visita del Káiser a Tánger ocurrió cuando el Ejército estaba desarrollando un proceso de revisión de sus puntos de vista estratégicos. Éste había solicitado, en 1902, al gobierno una orientación respecto a sus obligaciones

para apoyar la neutralidad belga. Se pensó, en tales fechas, que la acción naval con la asistencia del Ejército sería la reacción más probable del gobierno de Gran Bretaña. En 1903 se estimaron como misiones que probablemente se asignarían al Ejército británico en una guerra franco-alemana las operaciones anfibias contra Heligoland y las colonias alemanas.

No se prestó ninguna atención a su intervención en una posible guerra en el continente.

Los esfuerzos de planeamiento estratégico del coronel Robertson (más tarde, mariscal de campo) recibieron un gran impulso con la constitución del Estado Mayor General y su División de Operaciones, que asumió las funciones de Inteligencia y de planeamiento operativo. Esta división realizó un conjunto de estudios de estrategias probables para el caso de una guerra con Francia, Rusia o Alemania; el más completo y significativo de estos estudios de probables escenarios bélicos fue un Juego de la Guerra de carácter estratégico desarrollado en los meses de abril y mayo del año 1905 y que abarcó, por primera vez, una evaluación, desde el punto de vista británico, de todos los problemas que plantearía una guerra continental.

El jefe de la División de Operaciones anunció a sus colaboradores, en enero de 1905, la celebración del Juego de la Guerra y advirtió que los tratadistas militares belgas estimaban que, en una guerra franco-alemana, los alemanes atacarían a través de Bélgica para evitar las fortificaciones francesas y tratar de explotar al máximo su poder militar. Declaró también que dudaba que los alemanes ganaran mucho con tal ataque de flanco; estimó que tardarían, como mínimo, 21 días para alcanzar el eje Mons-Namur; las grandes batallas en Lorena estarían en pleno proceso de desarrollo y cuanto mayor fuera el contingente de tropas alemanas enviado a través de Bélgica menor sería la probabilidad alemana de obtener el éxito en Lorena.

Los belgas esperaban, en cualquier caso, recibir ayuda británica. Esta ayuda significaba, sin embargo, para los británicos, que tendrían que correr riesgos. Los principales que se estimaban eran los siguientes:

- Los grandes ejércitos continentales podrían barrer al pequeño contingente británico.
- El confinamiento de las fuerzas británicas móviles en Bélgica las convertiría en rehenes de sus aliados.
- Las fuerzas desplegadas en Bélgica no estarían disponibles para el desarrollo de los planes navales estratégicos.

El gobierno de Gran Bretaña prefería, en principio, prestar sólo la ayuda militar suficiente para cumplir los compromisos contraídos. La División de Operaciones analizó, sin embargo, lo que se debería hacer en el caso de que el gobierno decidiera enviar una fuerza militar importante al continente.

El Juego de la Guerra asumió que Francia y Alemania habían llegado a una situación de empate en sus operaciones a lo largo de la frontera franco-alemana de Lorena y que, en consecuencia, Alemania decidiría atravesar

Bélgica para alcanzar Chimay y Givet a lo largo de la frontera franco-belga. Se estimó que en el ataque tomarían parte ocho cuerpos de ejército y tres divisiones de caballería alemanas (un total de 473.000 hombres). Esta estimación se correspondía con la de los planes de guerra alemanes en vigencia. Los 100.000 hombres del ejército belga necesitarían refuerzos británicos de inmediato para poder enfrentarse a esta fuerza alemana.

El Juego de la Guerra puso de relieve que los refuerzos británicos no serían inmediatos ni suficientes. Sólo podrían enviarse 30.000 soldados británicos en tres semanas y un total de 50.000 durante el primer mes de hostilidades, que desembarcarían en el puerto de Amberes y se concentrarían en Bruselas para atacar a las líneas de comunicaciones alemanas.

Se descartaron operaciones militares británicas en Francia y Alemania; en Francia, debido a que únicamente prolongarían el frente del ejército francés y además podrían plantear problemas de carácter político.

El resultado general de este Juego de la Guerra de carácter estratégico fue que si los belgas podían resistir el ataque alemán, una fuerza anglo-belga sería capaz de presionar y obstaculizar eficazmente el sistema alemán de líneas de comunicaciones a partir del décimo día de haberse ordenado la movilización en Gran Bretaña y más allá de esta conclusión sólo existía incertidumbre.

Este Juego de la Guerra resumió, en muchos aspectos, el conjunto de complejos problemas que se plantearía tanto a los británicos como a los franceses que tomaron parte en las conversaciones militares anglo-francesas durante los años anteriores a 1914, que eran, entre otros, los siguientes:

- Dirección y entidad de la ofensiva alemana.
- Posibilidades belgas de autodefensa.
- Formas y entidad de la ayuda británica a Bélgica.
- Lugares de despliegue de las fuerzas británicas enviadas al continente.
- Necesidades logísticas del desplazamiento al continente de tropas británicas.
- Coordinación de mando.

La solución de estos problemas fue objeto de estudios durante los nueve años que tardaron en comenzar las hostilidades de la primera guerra mundial.

La constitución del Estado Mayor General británico y su preocupación por la posibilidad de una guerra anglo-alemana logró que se realizara el primer análisis serio de las necesidades británicas para el caso de que tuviera que participar en una guerra continental.

La prolongación de la situación de crisis en Marruecos determinó a los estrategas británicos a transferir sus esfuerzos de la teoría a la práctica. El secretario del Comité Imperial de Defensa, Sir George Clarke, asumió esta responsabilidad; expuso al gobierno, a principios de agosto, al renovarse la alianza anglo-japonesa, la posición de Bélgica; indicó que las naciones signatarias de tratados internacionales actuaban sólo de acuerdo con sus intereses de seguridad nacional y estimó que el Tratado del año 1839 sería útil como

*casus belli* únicamente si el gobierno de Gran Bretaña considerase necesario ayudar a Bélgica contra una invasión.

Las excelentes fortificaciones fronterizas entre Francia y Alemania y la vulnerabilidad de las de Bélgica significaban que en 1905 Alemania tenía mayor necesidad que en 1870 de planear y ejecutar operaciones bélicas contra Francia a través de Bélgica. Esta acción de Alemania forzaría a Gran Bretaña, tradicionalmente preocupada por el mantenimiento del equilibrio de poder en Europa y especialmente por el destino de Holanda, a considerar prestar ayuda militar directa a Bélgica, lo que requería estudios, análisis y planeamiento, por lo que el secretario del Comité Imperial de Defensa solicitó, al primer ministro Balfour el 17 de agosto, que autorizara al Estado Mayor General a preparar un documento que analizara los temas siguientes:

- Las ventajas militares, si existiera alguna, que Francia y Alemania pudieran obtener de la violación del territorio de Bélgica.
- El grado de resistencia que Bélgica, apoyada por Gran Bretaña, sería capaz de oponer a la violación de su territorio por Alemania.
- El tiempo requerido por Gran Bretaña para transportar sus dos cuerpos de ejército a Amberes.

El primer ministro autorizó la elaboración de ese documento y la División de Operaciones del Estado Mayor General terminó su redacción en los días finales del mes de septiembre de 1905.

Este documento tuvo en cuenta, en gran medida, los resultados obtenidos en el Juego de la Guerra realizado con anterioridad.

El Estado Mayor General estimaba todavía que los alemanes se abstendrían de un ataque inicial contra Francia a través de Bélgica; pensaba que las grandes batallas tendrían lugar en Alsacia-Lorena y que en el proceso de su desarrollo, si se llegaba a una situación de empate, los alemanes atacarían a través de Bélgica y anularían rápidamente las defensas belgas a lo largo del Mosa.

El documento indicaba que en el Juego de la Guerra, que se había desarrollado recientemente, se había demostrado que los cuerpos de ejército británicos podían desembarcarse en Bélgica el vigésimo tercer día después de que se hubiera ordenado la movilización en Gran Bretaña. Este cálculo se había hecho suponiendo que los primeros veinte buques transporte de tropas estuvieran listos para desarrollar su misión al vigésimo día de haber comenzado la movilización en Gran Bretaña. Concluía que era posible que el Almirantazgo redujera el tiempo de transporte calculado.

Este documento, que no fue debatido en el Comité Imperial de Defensa, es un resumen excelente del pensamiento militar británico en el año 1905.

El ejército británico comenzó, a causa de Bélgica, a considerar operaciones militares en el continente europeo y a estudiar las necesidades de medios y apoyos para poder ejecutarlas.

## Diferencias entre el Ejército y la Armada de Gran Bretaña

El Ejército y la Armada tenían diferencias sobre cuál debería ser la estrategia de desarrollo de la política de seguridad del gobierno de Gran Bretaña en el continente europeo. Se originó una disputa que comenzó de la manera siguiente:

El coronel Callwell envió un escrito al capitán de navío Ballard a finales del mes de agosto de 1905, en el que se afirmaba el valor de las operaciones anfibias y se estimaba que una operación anfibia en el mar Báltico, en la región de Schleswig-Holstein, podría retener en la región a unos 400.000 soldados regulares alemanes, que dejarían de estar disponibles para ser utilizados en operaciones en la frontera franco-alemana. Callwell solicitaba a Ballard que colaborara en la elaboración de los detalles para una tal operación anfibia. Ballard pidió, el 2 de septiembre, información adicional para poder terminar el trabajo el primero de octubre; el coronel Callwell se encontraba de permiso y el capitán Grant-Duff puso objeciones a facilitar la información solicitada, aduciendo que los preparativos para la ejecución de operaciones anfibias en las costas de Schleswig-Holstein eran tan eficaces y los efectivos del ejército tan pequeños que era muy difícil averiguar de qué manera se podría intervenir para alcanzar un objetivo realmente útil. Dos días más tarde, el 9 de septiembre, el capitán Grant-Duff desarrolló su postura de una forma más explícita en un documento interno: expuso que un nuevo estudio de la operación anfibia del mar Báltico había dado como resultado que, incluso en el caso de que Gran Bretaña tuviera la totalidad de su ejército disponible para la ejecución de operaciones anfibias, no existía objetivo militar que valiera la pena correr el riesgo que suponían. Indicó que la insistencia del Almirantazgo en las operaciones anfibias ponía de manifiesto sus dudas sobre la suficiencia de combinar la acción naval británica con la de las fuerzas terrestres francesas en una guerra contra Alemania; recalcó que todo ello implicaba que, sin un ejército británico poderoso para apoyar al poder naval, se podría ejercer escasa influencia en el mantenimiento de la paz en Europa. Añadió que si el Almirantazgo aceptaba esta conclusión se habría dado el primer paso hacia una reforma real del ejército británico.

La respuesta evasiva de Grant-Duff a Ballard sorprendió a éste. Volvió a escribir a la División de Operaciones del Estado Mayor General; supo que el capitán Grant-Duff estaba de permiso y tuvo que esperar dos semanas para recibir contestación.

El coronel Robertson expuso el 26 de septiembre serias dudas sobre la conveniencia del intercambio de correspondencia entre oficiales de Estado Mayor relativamente jóvenes. Tal correspondencia podría colocar a la División de Operaciones en situaciones inaceptables por sus jefes o por el Estado Mayor General y ordenó, en consecuencia, que las comunicaciones se enviarían en el futuro al Almirantazgo sólo en el caso de que fueran oficialmente solicitadas y aprobada su remisión por el Estado Mayor General.

El coronel Callwell regresó de su permiso a principios de octubre y actuó rápidamente para poner en orden la cuestión de las operaciones anfibias en el mar Báltico. Escribió al capitán de navío Ballard el 3 de octubre, disculpándose por haberle confundido, en cierta medida, en su primer escrito y le adjuntó otro documento en relación con el caso de una guerra con Alemania, advirtiéndole que no podía ser considerado de ninguna manera como el punto de vista oficial, pero que el jefe del Estado Mayor General (general sir Neville Lyttelton) y el del Departamento de Operaciones (general Grierson), que se encontraban fuera, estarían probablemente de acuerdo.

El coronel Callwell no dejaba dudas en el documento que adjuntó de que la División de Operaciones del Estado Mayor General habría cambiado sus anteriores puntos de vista sobre el empleo del ejército. Las operaciones anfibias en el mar Báltico eran impracticables y de dudoso valor militar. El ejército británico debería ayudar en su lugar al francés. La justificación que daba el coronel Callwell para que el ejército actuase en el continente revelaba el nuevo talante del pensamiento militar británico.

Un ejército eficiente de 120.000 hombres podría producir el efecto de prevenir cualquier éxito importante del ejército alemán en la frontera franco-alemana y preparar el camino hacia una situación en la que Alemania fuera aniquilada en la mar y se sintiera impotente en tierra. Esto traería, casi con seguridad, una paz rápida y, desde el punto de vista de Gran Bretaña y Francia, satisfactoria.

La atracción que producía en el ejército británico su posible participación en una guerra continental no es razón suficiente para el cambio del punto de vista de la División de Operaciones del Estado Mayor General desde su anterior aceptación de operaciones anfibias en el mar Báltico a su total rechazo. Una razón más sólida es que, después de varios estudios y análisis de las operaciones anfibias en el Báltico, se llegó a la conclusión de que eran teóricamente viables pero imposibles de ejecutar, en la práctica, con una razonable probabilidad de éxito.

## **Reflexiones sobre los planes del Ejército y Armada de Gran Bretaña**

El planeamiento de las Fuerzas Armadas británicas elaborado antes del año 1914 contenía, en su conjunto, elementos imaginativos.

Los distintos planes de operaciones anfibias propuestos por el Almirantazgo tenían, sin embargo, demasiada imaginación. Los errores percibidos por el Ejército en el año 1902 en los aspectos estratégico, logístico y táctico no habían sido corregidos en los últimos planes navales propuestos.

Uno de los peligros percibidos por el Ejército era el de hacer navegar buques transportando tropas a través de aguas costeras minadas y por los estrechos daneses. Argumentó que si la amenaza de minas y de ataques de

unidades navales lanzatorpedos hacía del establecimiento de un bloqueo cerrado de las costas alemanas una operación demasiado peligrosa, se debería aplicar un criterio similar de prudencia al empleo de buques de transporte de tropas.

El Ministerio de la Guerra de Gran Bretaña consideraba, por otra parte, que el Almirantazgo infravaloraba la eficacia del sistema de defensas costeras alemán, que además constaba de una excelente red de vías férreas.

Los oficiales del Ejército estimaban que, incluso si se lograba desembarcar, las fuerzas alemanas de la «Landwehr» serían capaces de derrotar y destruir a cualquier fuerza británica desembarcada fuera cual fuese su entidad. Esto significaba que las operaciones anfibas no divertirían una fracción sustancial de las tropas regulares alemanas asignadas a las operaciones en la frontera franco-alemana. Estas operaciones no supondrían, en consecuencia, una amenaza para el desarrollo de los planes de guerra alemanes. El Ejército no consideró nunca que tales operaciones anfibas pudieran proporcionar al poder naval de Gran Bretaña islas o zonas costeras de Alemania desde las que pudieran operar destructores u otras unidades navales.

El Estado Mayor General percibió contradicciones en los planes del Almirantazgo para utilizar al Ejército, que estimaba que para poder prestar una ayuda eficaz a Francia era decisivo hacerlo al comenzar las hostilidades. Las operaciones anfibas planeadas para las costas alemanas tendrían que ejecutarse de inmediato, ya que ésta era la única manera de que estas acciones de diversión pudieran sorprender a los alemanes y permitir a los franceses alcanzar un temprano éxito.

El Almirantazgo estimaba que se necesitarían de cinco a catorce semanas para movilizar y preparar a los buques necesarios para transportar a la fuerza de desembarco y conseguir el dominio de la mar. El Ejército, por su parte, consideraba que este retraso hacía inviables las operaciones anfibas, ya que durante este período de tiempo el sistema de defensas costeras alemán habría sido alertado y mejorado y las batallas principales habrían tenido lugar en la frontera franco-alemana.

Estas diferentes concepciones estratégicas hicieron que la necesaria cooperación que debería haber existido siempre entre el Ministerio de la Guerra y el Almirantazgo fuera esporádica y poco consistente en relación al transporte por vía marítima de las tropas británicas al continente europeo. La discrepancia entre sus puntos de vista estratégicos afectó sus relaciones durante los años anteriores al comienzo de la primera guerra mundial.

## **Francia**

El Alto Mando Militar de Francia estaba dividido sobre la estrategia que debiera emplearse en una guerra contra Alemania.

Las diferencias existentes estaban, en parte, originadas por la peculiar estructura de este Mando, que permaneció sin ningún cambio hasta el mes de julio del año 1911. Esta estructura era, a grandes rasgos, la siguiente:

- El general vicepresidente de la Junta de Guerra que asumía las funciones siguientes:
  - a) En paz, elaborar los planes de movilización.
  - b) En guerra, actuar como comandante en jefe de todas las fuerzas francesas en campaña.
  
- El general jefe del Estado Mayor General, que asumía las funciones siguientes:
  - a) En paz, asumir las operaciones diarias del Ejército y la ejecución de los planes elaborados por el general vicepresidente de la Junta de Guerra.
  - b) En guerra, asumir la responsabilidad de la ejecución de los planes elaborados por el comandante en jefe de todas las fuerzas francesas en campaña.

La condición *sine qua non* para que esta estructura de mando pudiese funcionar era que los dos oficiales generales que asumían sus máximas funciones se complementaran y no compitieran entre ellos. Esto sucedió muy rara vez y no era el caso en los años 1904 y 1905, con el general Brugère como vicepresidente de la Junta de Guerra y el general Pendezec como jefe de Estado Mayor. Las tensiones entre estos generales se agravaron a finales del verano de 1904.

En agosto de 1904, el Estado Mayor General tomó la medida poco usual de preguntar a la Junta de Guerra cuál era su opinión sobre la nueva información obtenida sobre los planes de guerra alemanes.

A principios del año 1904, el Estado Mayor General francés obtuvo información bastante precisa sobre el pensamiento estratégico del general alemán Von Schlieffen. La División de Inteligencia estuvo durante la primavera tratando de verificar y contrastar datos y detalles y encontró un conjunto de puntos sobre los que no había suficiente información para poder comprobar su veracidad. Elaboró, pues, un documento que comprendía la nueva información obtenida e indicaba las incertidumbres que existían sobre ella.

Este documento de Estado Mayor era, en muchos aspectos, comparable al Juego de la Guerra realizado por el Estado Mayor General de Gran Bretaña: atribuía a los alemanes 28 cuerpos de ejército, estimaba que 16 de ellos serían desplegados en Alsacia-Lorena, nueve concentrados en la zona alrededor de Aix-la-Chapelle, y los tres restantes situados para que sirvieran de enlace entre los despliegues de Alsacia-Lorena y Aix-la-Chapelle.

El Estado Mayor General francés estimaba que:

- Los cuerpos de ejército alemanes del Norte ejecutarían un movimiento de flanco a través del Sur de Bélgica y al sur de los ríos Mosa y Sambre, que tendrían por objetivos Chimay-Mezieres-Stenay.
- Fuerzas alemanas en Lorena asumirían la misión de hacer frente a la ofensiva francesa.

La Inteligencia francesa había desvelado las líneas maestras de los planes de guerra alemanes que estaban en vigor. El general Schlieffen había planeado, en efecto, un movimiento de envolvimiento limitado a través del sur de Bélgica mientras, simultáneamente, avanzaba desde Lorena.

Los franceses se habían equivocado sólo en el número de cuerpos de ejército asignados por los alemanes para la ejecución de su maniobra a través de Bélgica, que eran siete y no nueve.

Los franceses tuvieron muchas dificultades en reconciliar la obvia intención alemana de violar la neutralidad de Bélgica con una masiva concentración de fuerzas alemanas en Lorena.

Al mismo tiempo, el general alemán Von Schlieffen estudiaba el problema y decidió eliminar tal contradicción reforzando el flanco derecho alemán.

El Estado Mayor General, deseoso de dejar básicamente intacto el Plan XV, propuso la creación de un Ejército del Norte con divisiones de reserva.

La nueva información obtenida sobre los planes de guerra alemanes y la propuesta del Estado Mayor para hacer frente a la nueva situación se enviaron a la Junta de Guerra en agosto de 1904. Las respuestas de algunos de sus miembros concedían que los alemanes podrían tratar de ejecutar un movimiento de flanco. Sólo uno estimó que la nueva información determinaba cambios sustanciales en el Plan XV. Muchos insistieron que sólo indicaba una variación del principal plan alemán de ataque en Alsacia-Lorena que había podido ser introducida por el envolvimiento de Rusia en Extremo Oriente. Estimaron que la propuesta del Estado Mayor de utilizar divisiones de reserva sería suficiente para controlar un movimiento alemán de flanco a través del sur de Bélgica.

El general Duchesne estuvo en desacuerdo. Argumentó que ni el Plan XV ni la propuesta del Estado Mayor serían adecuadas para impedir el avance alemán a través de Bélgica.

El general Brugère arremetió contra la acción del Estado Mayor General de solicitar comentarios de los mandos subordinados sobre una modificación al Plan XV en una reunión de la Junta de Guerra el 18 de febrero de 1905. Demandó que se acabara con este procedimiento y afirmó que el Plan XV sería adecuado para cualquier emergencia.

El general Pendevec se quejó, el 20 de febrero, al primer ministro e insistió que nuevas estimaciones de inteligencia indicaban la necesidad de revisar el

Plan XV para poder enfrentarse a las nuevas circunstancias. El Plan XV no se revisó ni modificó.

Estas tensiones en el Alto Mando militar le restaban eficacia en un período en que se desarrollaba la situación de crisis en Marruecos y se percibía la probabilidad de una guerra con Alemania.

La Inteligencia francesa confirmó que Alemania había contratado con Krupp la entrega en 1906 de nuevas piezas mejoradas de artillería de campaña de 75 milímetros. Su adquisición anularía una de las pocas ventajas que tenía el Ejército francés sobre el alemán.

Las noticias que llegaban de Rusia no podían ser peores. Sus derrotas en Extremo Oriente habían ido acompañadas de rebeliones y de motines en el Ejército y se necesitarían, como mínimo, tres años antes de que el Ejército ruso estuviera listo para volver a combatir.

Las ayudas militar y naval de Gran Bretaña estaban todavía sin precisar.

La prolongación de la crisis de 1905 aportó mejores estimaciones del valor de la asistencia británica.

El comandante Huguet, agregado militar francés en Londres, llegó a conclusiones prometedoras sobre el valor de la ayuda militar británica. A su llegada a Londres, a últimos de 1904, estimaba que el Ejército británico era meramente colonial y no excesivamente bueno. Sus observaciones y análisis le hicieron modificar sus puntos de vista y en sus informes del año 1905 reconocía que era el único ejército europeo que estaba aplicando las lecciones aprendidas de la guerra anglo-bóer y que las reformas en curso aumentarían su valor bélico.

El general Brugère se puso en contacto con el comandante Huguet y le requirió para que realizara un estudio privado: quería saber cuántos soldados podría movilizar Gran Bretaña y el tiempo que se tardaría en transportarlos al continente. El comandante Huguet respondió el 18 de noviembre lo siguiente:

- Estimaba que Gran Bretaña podría, en caso de guerra, movilizar tres Cuerpos de Ejército con un total de 118.000 hombres, de los cuales 60.000 serían reservistas.
- El primer y segundo Cuerpos de Ejército, constituidos principalmente con soldados regulares, estarían listos en pocos días. El tercero se retrasaría debido a la integración de reservistas en sus unidades.
- El embarque, si los buques transportes de tropas estuvieran disponibles, comenzarían el decimoquinto día de haberse ordenado la movilización y no podría completarse hasta el vigésimo quinto o vigésimo octavo día.
- Este retraso situaría a los británicos en el continente después de las primeras grandes batallas.
- El valor de los reservistas británicos era dudoso y la anticuada artillería de campaña británica no había sido todavía sustituida.
- Estimaba que el desembarco de un Ejército británico de 100.000 a 120.000 hombres en Europa era posible e incluso probable, pero que

por varias razones era dudoso que esta ayuda pudiera ser eficaz o capaz de influir sustancialmente en los acontecimientos.

El interés del Alto Mando francés en la naturaleza y valor de la ayuda militar británica era paralelo a la creciente creencia del Estado Mayor General británico de que el papel militar de Gran Bretaña se desarrollaría en el futuro en el continente.

Una intervención eficaz del Ejército británico en el continente requería la elaboración de planes detallados, calendarios, cooperación y concertación con numerosas autoridades civiles, militares y navales. Este nivel de preparación se lograría mediante el intercambio de información y asistencia mutua entre las potencias aliadas. Sería, en resumen, el resultado de conversaciones y negociaciones políticas, militares y navales entre los aliados.

## **Conclusiones**

El proceso de cambio en la estrategia de desarrollo de la política de seguridad de Gran Bretaña fue progresivo y culminó al asignar a su ejército la misión de combatir contra Alemania en el continente europeo.

La alianza anglo-japonesa tendía, en parte, a lograr un equilibrio del poder naval británico con el resultante de sumar los de Rusia y Francia, componentes de la Doble Alianza.

El Almirantazgo británico apoyó llegar a un acuerdo con Japón que le permitiría retirar unidades navales de Extremo Oriente y desplegarlas en aguas más próximas a Gran Bretaña.

La alianza anglo-japonesa aumentó las probabilidades de una guerra entre Gran Bretaña y Francia a causa de sus respectivos compromisos con Japón y Rusia enfrentados en Extremo Oriente.

Las actividades francesas en el Mediterráneo y la necesidad de su aceptación por Gran Bretaña originaron un proceso de mejora en las relaciones anglo-francesas.

La estrategia de desarrollo de la política de seguridad de Francia en relación a Rusia perseguía el doble objetivo de poder hacer frente a la amenaza alemana y reforzar su posición ante Gran Bretaña.

El reparto de esferas de influencia en el norte de África (Marruecos, Egipto) consolidó el proceso de mejora de relaciones anglo-francesas.

El compromiso de Gran Bretaña de apoyar las pretensiones de Francia en Marruecos condicionó sus relaciones con Alemania.

La amenaza percibida por Gran Bretaña del creciente poder naval de Alemania determinó la modificación de los planes de guerra del Almirantazgo británico.

La interpretación incorrecta francesa de la utilización del poder naval en la estrategia de desarrollo de su política de seguridad determinó que en 1905 fuera un poder naval de cuarta categoría.

El Plan XV y el plan estratégico general franco-ruso fueron por mucho tiempo el fundamento de la estrategia bélica de desarrollo de la política de seguridad de Francia.

La crisis de Marruecos de 1905 consolidó a la Entente Cordiale al convenir a Gran Bretaña y a Francia que la otra parte podía ser un eficaz aliado en una posible guerra contra Alemania. Su duración determinó que el Ejército británico exigiera un mayor protagonismo en la estrategia de desarrollo de la política de seguridad de Gran Bretaña y su demanda de ser utilizado en operaciones bélicas en el continente y no en operaciones anfibas en las costas alemanas del mar Báltico.

La División de Operaciones del Estado Mayor General británico desarrolló un Juego de la Guerra para obtener información para el caso de que el Ejército tuviera que intervenir en Bélgica.

La prolongación de la crisis de Marruecos determinó la realización de análisis de una violación de la neutralidad de Bélgica y que el Ejército británico comenzara a considerar sus posibilidades de operar en el continente europeo.

El Ejército y la Armada de Gran Bretaña mantuvieron distintos puntos de vista sobre cuál debería ser la estrategia bélica de desarrollo de la política de seguridad de su país en el caso de que participara junto con Francia en una guerra contra Alemania. El Ejército descartó las operaciones anfibas en las costas alemanas del mar Báltico y exigió ser utilizado en operaciones en el frente occidental alemán.

Las diferencias existentes entre el Ejército y la Armada de Gran Bretaña sobre la estrategia bélica de desarrollo de su política de seguridad surgieron en Francia, en el seno de su Alto Mando Militar, sobre los planes a desarrollar para oponerse con éxito a los planes de guerra alemanes para su frente de guerra occidental.

La coordinación entre los planes de guerra de los dos miembros de la Entente Cordiale fue muy escasa, por no decir nula. Tardaron demasiado tiempo en iniciar conversaciones formales para intercambiarse información y ponerse de acuerdo en el desarrollo de sus respectivas estrategias bélicas contra Alemania.





## PROGRAMAS INSTRUCCIONALES DESARROLLADOS POR FUERZAS ARMADAS PARA LA FORMACIÓN EN ENTORNOS DE ALTA TECNOLOGÍA MILITAR

### Introducción



A optimización de la instrucción recibida por el personal de las Fuerzas Armadas, en relación con la alta tecnología militar, es una respuesta posible a los requerimientos que los entornos tecnológicos militares comportan.

A través de la optimización instruccional, las Fuerzas Armadas pueden mejorar el rendimiento de sus equipos y de su personal, de manera que se puedan cumplir con mayor eficiencia y seguridad las misiones encomendadas.

Los programas instruccionales desarrollados por las Fuerzas Armadas serán, pues, una respuesta al reto tecnológico al que se enfrenta su personal, siempre y cuando dichos programas respondan adecuadamente a las necesidades de formación del personal al que van dirigidos.

Será interesante, por tanto, que procedamos a un análisis de los programas instruccionales existentes, con el fin de comprobar su adecuación a los requerimientos que el marco tecnológico impone. Para ello, se contemplarán los diferentes programas (instruccionales) que a nivel internacional pueden dar respuesta a dichas necesidades de formación.

## **Material de las Fuerzas Armadas**

Realizamos un proceso de recopilación que consistió, por una parte, en consultar fuentes de datos especializadas que existen en relación a los temas tratados y, por otra, en las consultas realizadas a las propias Fuerzas Armadas de una serie de países. Hay que indicar aquí que, a pesar de que nuestro trabajo fue metódico, no podemos asegurar que incluya absolutamente toda la información referente al tema, puesto que, como el lector ya habrá supuesto, buena parte del material del que disponen las Fuerzas Armadas de numerosos países, en relación a estos temas, está clasificado, es de acceso restringido o incluso secreto. A pesar de todo ello, se pudo estudiar toda una serie de datos referentes al material, metodología y organigramas de instrucción del personal relacionado con los entornos de alta tecnología militar, siendo éstos pertenecientes a diversas Fuerzas Armadas de multitud de países. El conjunto de todo el material analizado de las Fuerzas Armadas internacionales se puede agrupar en seis grandes bloques, de forma genérica. Estos bloques son los siguientes:

### *Inexistencia de directrices de formación*

Una serie de Fuerzas Armadas nos han confirmado la inexistencia de algún tipo de directrices o pautas generales para la formación de su personal en contacto con entornos de alta tecnología.

Consideramos, a tenor de la información recabada, que para la formación e instrucción del personal al que se refiere el presente trabajo no se siguen programas o pautas establecidas de forma genérica para desarrollar determinadas habilidades concretas relacionadas con el entorno en el que desarrollan su actividad, considerándose este entorno como genérico para todos ellos.

Respecto a este tipo de información, únicamente añadimos aquí que han sido varias las Fuerzas Armadas, de muy distintos países, las que han confirmado la inexistencia de unas directrices, pautas o doctrina de formación e instrucción del personal que, estando encuadrado en sus diferentes organizaciones, tiene un contacto directo con la alta tecnología.

Es por ello por lo que este apartado se cierra aquí con la constatación de este hecho manifiesto en multitud de organizaciones y Fuerzas Armadas.

*Aspectos genéricos de la formación e instrucción*

Este tipo de información hace referencia a aspectos generales de la formación e instrucción recibida por el personal militar, o incluso civil, que está en contacto con los entornos de alta tecnología militar. Dicha formación e instrucción puede tener una cierta repercusión en la formación específica del personal al que nos referimos, y es por ello por lo que la contemplamos en este apartado y dentro de este capítulo.

1. En primer lugar, destacamos el programa de instrucción de las Fuerzas Armadas de Canadá. Este programa sigue el concepto de unificación de los métodos de enseñanza, siendo común para todo el personal la instrucción en aquellos aprendizajes que igualmente son comunes, y realizándose una instrucción específica para aquellas materias que diferencian a unos y otros especialistas.

La instrucción en alta tecnología se inicia en las escuelas comunes dentro del Sistema de Instrucción, perfeccionándose a lo largo de la vida militar dentro de este sistema o bien en cada ejército específico.

El Sistema de Instrucción incluye el llamado CFTITS o Sistema de Instrucción Individual, que es un sistema de gestión diseñado para controlar la calidad y cantidad, así como los recursos dedicados a la instrucción.

Para llevar a cabo esta instrucción, en primer lugar se realiza un análisis de las habilidades y requisitos personales necesarios para realizar el trabajo determinado. Posteriormente, se desarrollará el programa de instrucción adecuado, se pasará a ponerlo en funcionamiento, se evaluará al individuo, la instrucción recibida y al sistema de educación proporcionado, para pasar, por último, a valorar si son adecuados los conocimientos adquiridos de acuerdo con el trabajo que hayan de realizar.

De esta forma se define la arquitectura del sistema de instrucción genérico dentro de las Fuerzas Armadas canadienses.

2. Para las Fuerzas Armadas chilenas existe un organigrama de instrucción, que sigue los siguientes pasos. Existen dos tipos de cursos:
  - Los llamados cursos de formación, en los que se enseñan a los alumnos materias especialmente básicas y de formación.
  - Y los llamados cursos de perfeccionamiento y especialización. Los cursos de perfeccionamiento y de especialización proporcionan al alumno los conocimientos necesarios para la utilización y mantenimiento primario de los equipos propios de la especialidad correspondiente que se utilizan en un ejército determinado (radares, misiles)

les, aviones específicos, etc). El estudio más detallado de la construcción o mantenimiento de la tecnología militar corresponde a las escuelas superiores politécnicas de los respectivos ejércitos. Estos cursos van dirigidos a la enseñanza de las capacidades de las armas y su empleo táctico.

Pero, a pesar de todo lo expuesto, no existen directrices de formación específicas para la alta tecnología.

3. Las Fuerzas Aéreas del Japón distribuyen la instrucción de su personal dentro de grandes campos, desarrollados para llevar a cabo diferentes funciones. Pero, además, a ellos hay que añadir una formación básica dirigida a desarrollar habilidades, en cada uno de los miembros de su personal, que hagan más efectiva la utilización del sofisticado equipo con el que trabajan. Estas habilidades están ligadas a características del carácter del personal.

Por otra parte, se intenta desarrollar habilidades específicas (dentro del sistema) como, por ejemplo, en el caso de los pilotos de combate, para dicha actividad en relación con las misiones tácticas que desarrollan. Como puede verse, se desarrollan diferentes sistemas con diferente organigrama y a diferentes niveles de especificidad.

Algunas otras Fuerzas Armadas han informado de sistemas parecidos a los aquí descritos.

### *Formación de mandos*

Este tipo de información hace referencia a la instrucción y formación genérica de mandos de diversas Fuerzas Armadas. Esta formación e instrucción, aunque sea genérica, puede influir desde tres vertientes en el tema de la actuación del personal en los entornos de alta tecnología militar.

- a) En primer lugar, estos mandos pueden ser parte del personal que opere los equipos de alta tecnología y, por tanto, su formación e instrucción genérica influirá sobre la específica para dichos entornos.
- b) En segundo lugar, estos mandos son parte del personal que, con posterioridad, tiene como misión instruir a personal subalterno, entre el que se encuentra parte del encargado de operar equipos de alta tecnología.
- c) Y en tercer y último lugar, estos mandos deberán ejercer su liderazgo sobre el personal que opera los equipos de alta tecnología; por tanto, la formación que ellos reciban va a ejercer su influencia en la forma de operar dichos equipos.

En primer lugar destacamos el completo informe suministrado por las Fuerzas Armadas de Alemania, en el que se presentan todos los posibles puestos (de forma genérica), dentro de los tres Ejércitos, que están relacionados con la tecnología presente en sus unidades. Asimismo, se indican los procesos a seguir para la capacitación de los distintos tipos de mandos y su desarrollo profesional dentro de sus respectivas carreras. Lamentablemente dicho informe no incluye referencias a posibles pautas dirigidas a la formación e instrucción en alta tecnología.

En segundo lugar se debe hacer mención también a las informaciones procedentes de las Fuerzas Armadas del Japón, que hacen referencia a algunos de los procesos de formación e instrucción de su personal. En concreto, de los pilotos de combate de sus Fuerzas Aéreas. Tampoco en este caso se hace referencia a ningún tipo de doctrina general para la instrucción y formación del personal militar relacionado con la alta tecnología.

### *Centros específicos*

Este tipo de informaciones hace referencia a centros específicos (militares o civiles) de formación e instrucción general de personal relacionado con los entornos militares.

Dentro de los programas de formación e instrucción de los centros de formación e instrucción general se incluye la formación e instrucción que deben de recibir las personas (civiles o militares) que están en contacto con los entornos de alta tecnología militar.

Estos programas, sin duda, ejercerán influencia, aunque no sean específicos, sobre la instrucción del personal que en el futuro esté relacionado con los entornos de alta tecnología militar y que reciba formación e instrucción en sus instalaciones.

La mayoría de las Fuerzas Armadas que han proporcionado información referida a este tema han coincidido en indicar que, además de los centros de formación general, genéricos para todos sus miembros (caso canadiense) o específicos de cada Ejército (otras fuerzas armadas), poseen una serie de centros específicos para la formación de los diferentes especialistas que trabajan en sus centros y unidades. Entre estos centros de formación e instrucción se encuentran los que capacitan al personal relacionado con la alta tecnología.

Un ejemplo de este esquema lo proporcionan las Fuerzas Armadas de Francia, que informan respecto a sus escuelas, dependientes del Ministerio de Defensa en el campo del armamento, de las siguientes categorías:

- a) Escuelas dependientes de la Dirección del Personal y de Asuntos Generales del Armamento, de la Dirección General del Armamento (DGA). Un total de 13 centros o escuelas.

- b) Centros Técnicos, dependientes de la Dirección de Armamento Terrestre. Un total de cuatro centros.
- c) Centros de Documentación del Armamento, dependientes de la Dirección de Investigación, Estudios y Técnica de Armamento (DRET). Un centro.
- d) Establecimientos Técnico Central del Armamento (ETCA), dependientes de la Dirección de Investigación, Estudios y Técnicas de Armamento (DRET). Un total de dos centros.
- e) Organismos relevantes de la DEN, dependiente de la Dirección de Artefactos y del Espacio. Un total de dos centros.
- f) Y un conjunto de otros muchos centros distribuidos por diferentes ministerios, que sería muy largo enumerar aquí.

Como esta organización francesa, existen otras similares en otros países. Pero también nos encontramos con otro tipo de centro de formación e instrucción que está presente en algún país de los que han informado respecto a este tema. Este tipo de centro es lo más parecido a una universidad militar.

A pesar de que muchas academias militares tienen grandes similitudes con las facultades de las modernas universidades, no pueden considerárseles como auténticas universidades por varios motivos. Sin embargo, existe otro tipo de centros, como son los que nos referimos en estos momentos, que sí presentan características de auténticas universidades militares.

The Royal Military College of Science (RMCS), ubicada en las instalaciones militares de Shrivenhan, en la localidad de Swindon (Oxfordshire), es la Universidad del Ejército. En ella se imparten toda clase de enseñanzas técnicas y científicas para la formación de oficiales del Ejército británico, de las restantes Fuerzas Armadas del país, de otros oficiales procedentes de la Commonwealth y de naciones aliadas, así como de estudiantes civiles a los que se les haya concedido la escolaridad en Shrivenhan.

Aunque se trata de un centro militar, el College (RMCS) tiene muchas de las características de una universidad. La principal de ellas es la corresponsabilidad de la educación científica de oficiales en diversos niveles y etapas de su vida. En 1984 la Escuela (RMCS) se convirtió en Facultad del Instituto de Tecnología de Cranfield y otorga sus propios grados en Ciencias Aplicadas y en Ingeniería, bajo los auspicios del Consejo de Títulos Académicos Nacionales.

La Real Escuela Militar de Ciencias está asociada al Instituto de Tecnología de Cranfield, comprometido fuertemente en ingeniería avanzada, tecnología y dirección de empresas. La escuela es en tales aspectos una facultad de Cranfield para las Ciencias Militares, la Tecnología y la Gestión.

Cualquiera que trabaje en defensa, en los ejércitos o en la industria, tanto en el Reino Unido como en otros países, puede encontrar en Shrivenhan cursos que le faciliten no sólo una base sólida sobre la que establecer una carrera, sino

el desarrollo de la elegida, especialmente en cualquier campo relacionado con la defensa de la nación y con las diversas necesidades del Gobierno y de la industria.

La RMCS cuenta con una dirección, compuesta por dos órganos: uno civil y otro militar. El órgano civil se responsabiliza del trabajo educativo y académico de los programas de investigación y del desarrollo de sus materias; y el militar (integrado por personal de los tres Ejércitos) asegura que los estudiantes y la dirección académica tengan conocimiento de la realidad de las Fuerzas Armadas.

La Escuela se compone de tres centros académicos y tres divisiones militares. Estos tres centros o escuelas integran la llamada Facultad de Ciencias, Tecnología y Gestión Militar.

A pesar de la amplia descripción del organigrama de esta institución tan especial y de cuantas asignaturas en él se cursan, la información recibida no hace referencia a la existencia de unas directrices o doctrina referente a la alta tecnología militar.

Con la descripción de este centro se completa la referente a los centros de carácter específico de los que se nos ha informado por parte de las diferentes Fuerzas Armadas internacionales.

### *Aspectos concretos de la instrucción*

Este tipo de informaciones hacen referencia a determinados aspectos muy concretos de la formación e instrucción del personal relacionado con los entornos militares y que también repercute sobre aquel personal relacionado con los entornos de alta tecnología militar.

Algunos de dichos aspectos son aplicables directamente al personal que trabaja con alta tecnología, y otros repercuten sobre él de forma indirecta o sobre otro personal que, a su vez, ejerce la influencia en el personal y el propio entorno de alta tecnología.

En primer lugar, hagamos referencia a las informaciones procedentes de las Fuerzas Armadas de Japón referentes a una gran cantidad de cursos de especialización en determinadas tareas, desde operador de sonar, operador de radar, diferentes mecanismos de aviones u oficiales de diversos tipos. En dichas informaciones se indican determinadas habilidades y conocimientos requeridos para dichos puestos. Asimismo, se informa de la instrucción y entrenamiento de pilotos. Se especifica de forma genérica cuál es el proceso de instrucción de un piloto de avión en las Fuerzas Aéreas de Japón. En este caso, igualmente se informa, de forma general, de la necesidad de unas capacidades específicas para el desarrollo de esta actividad. Todas estas informaciones, aunque interesantes, hacen referencia a aspectos concretos y puntuales.

En segundo lugar, cabe mencionar también aquí las informaciones proce-

dentes de las Fuerzas Armadas de Francia. Estas informaciones están referidas a una gran variedad de cursos de instrucción del personal militar de las Fuerzas Armadas de este país y entre el que se incluye gran parte, si no todo, el personal relacionado con la alta tecnología. En estas informaciones se detallan los contenidos, tiempos de duración, lugares de instrucción y ramas dentro de las Fuerzas Armadas y de las materias a las que pertenece dicha instrucción. También se indica, en los casos requeridos, las capacitación necesaria para recibir la instrucción a la que se hace mención.

Pero en esta información no se hace referencia a las capacidades necesarias para dicha formación especializada y específica y mucho menos de forma general para el personal en relación con la alta tecnología.

### *Aspectos de la investigación*

Este tipo de informaciones hacen referencia a determinados aspectos concretos de determinadas investigaciones llevadas a cabo desde estamentos relacionados con las Fuerzas Armadas y que pueden tener repercusión en la formación e instrucción específica del personal militar o civil que desarrolla sus actividades en los entornos de alta tecnología.

De entre estas investigaciones cabría destacar el trabajo de Morales M. & James M., del USAF Armstrong Laboratory. En dicho trabajo, los autores estudian los predictores académicos de la inteligencia y su influencia en la instrucción de los pilotos y navegantes de aparatos de combate. Los autores afirman que la habilidad cognitiva general (G) teorizada por Spearman es el mejor indicador de inteligencia, a pesar de no contener constructos como la creatividad o la adaptabilidad. Asimismo, afirman que dicha habilidad cognitiva general es mejor predictor del éxito en el entrenamiento de pilotos y navegantes que las habilidades específicas. Por tanto, consideran necesario el tener en cuenta este factor general en la selección y entrenamiento de los pilotos y navegantes.

### **Conclusiones**

Las principales conclusiones a las que podemos llegar, en función de los datos disponibles, son:

- Existen centros de formación general dedicados a la formación e instrucción de personal de todos los Ejércitos.
- Existen centros de formación e instrucción general específicos para cada uno de los Ejércitos.
- Existen centros específicos para la formación e instrucción de personal en las diferentes especialidades.

- Existen centros específicos para la formación e instrucción coordinada de una serie de especialidades.
- En algunos de ellos se imparte formación e instrucción genéricas que más tarde influirán en la formación e instrucción específica de los especialistas.
- En algunos de ellos se forma e instruye al personal que, sin ser especialista, influirá a través de su mando y liderazgo en las personas relacionadas directamente con la alta tecnología.
- Existen aspectos concretos de la instrucción dirigidos a la formación de los especialistas.
- Existen trabajos de investigación impulsados desde el ámbito militar dirigidos a mejorar la formación e instrucción del personal militar relacionado con la alta tecnología.
- Existen organigramas que plantean el esquema necesario para mejorar la formación e instrucción del personal relacionado con la alta tecnología.
- Otros esquemas aportan soluciones a las lagunas de formación e instrucción que pudieran existir en los esquemas generales de instrucción.
- Algunos sistemas de instrucción persiguen el desarrollo, en sus alumnos, de habilidades concretas y específicas para cada tarea.
- El reconocimiento manifiesto de la inexistencia de pautas, directrices o doctrinas de formación e instrucción del personal relacionado con la alta tecnología.

Por todo ello podemos afirmar que:

- No existe, a ningún nivel, una doctrina, conjunto de directrices o pautas para la formación e instrucción del personal relacionado con la alta tecnología militar.
- Pero existe, a nivel general, una serie de mecanismos que podrían permitir desarrollar dicha doctrina.
- Así, los centros de formación específica y general pueden promover al sistema general de enseñanza las necesidades requeridas y los conocimientos a impartir relacionados con la alta tecnología.
- El sistema (que en algunos casos está diseñado de forma que es perfectamente capaz de autoregenerarse) puede incorporar a su organigrama las necesidades de formación manifestadas por las unidades y los conocimientos proporcionados por los centros específicos.
- Las instituciones y organismos (dentro y fuera de las Fuerzas Armadas) pueden proporcionar, a través de investigaciones adecuadas, los materiales instruccionales adecuados para desarrollar, por parte del sistema,

- un conjunto de pautas y directrices necesarias para la instrucción del personal relacionado con la alta tecnología.
- Asimismo, otros trabajos más específicos pueden configurar los materiales referidos a campos específicos.
  - Con materiales generales y específicos podrá desarrollar el sistema la doctrina apropiada para la instrucción relacionada con la alta tecnología de sus Ejércitos y servicios.

Como se puede apreciar, existen (en algunas Fuerzas Armadas) los requisitos necesarios para el desarrollo de las pautas y directrices necesarias para la instrucción del personal relacionado con los entornos de alta tecnología militar, a pesar de constatar que, de forma manifiesta o implícita, las diferentes Fuerzas Armadas no poseen ni dichas pautas ni mucho menos una doctrina de empleo que mejore los aprendizajes y rendimiento de su personal, aunque sí lleven a cabo programas de formación específicos para cada una de las tareas que realizan dichos miembros. Es decir, poseen programas de formación específicos, pero éstos no se guían por unas pautas diseñadas de forma expresa para los entornos de alta tecnología militar.

Por tanto, creemos que es necesario que se incluyan en los programas de instrucción aquellas aportaciones que permitan optimizar los aprendizajes, y esto será posible si se conocen cuáles son los requerimientos del entorno tecnológico y se proponen las metodologías y técnicas más adecuadas para instruir en las capacidades que los atiendan.

Dr. Antoni CASTELLÓ TARRIDA

Profesor titular del Departamento de Psicología de la Educación de la Universidad Autónoma de Barcelona

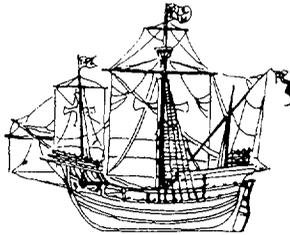
Dr. Juan PABLO GONZÁLEZ GÓMEZ

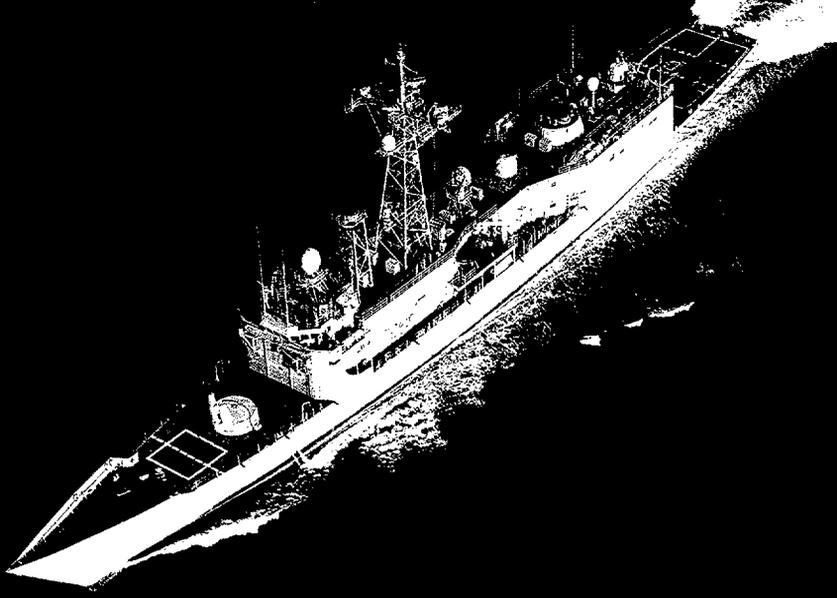
Profesor del Departamento de Psicología de la Educación de la Universidad Autónoma de Barcelona

## BIBLIOGRAFÍA

- BERNOTAT, R. K.: (1991) *Human-machine systems: research and application*. En: GAL & MANGELSDORFF, A. D.: (1991) *Handbook of Military Psychology*. West Sussex Englan, John Wiley & Sons.
- DRISKELL, J. E. & SALAS, E.: (1991) *Overcoming the effects of stress on military performance: human factors, training, and selection strategies*. En: GAL, R & MANGELSDORFF, A. D.: (1991) *Handbook of Military Psychology*. West Sussex Englan, John Wiley & Sons.
- FITZSIMONS, B.: (1992) *Training for Anti-Submarine warfare*. Military Simulation & Training. The Training Journal, 1, 4-7.
- GILLINGHA, K.: (1988) *High-G stress and orientational stress: physiologic effects of aerial maneuvering*. Aviation space and environmental medicine, 59, 11, 10-20.
- GONZÁLEZ, J. P.: (1993) *Aptitudes cognitivas para entornos de alta tecnología militar*. Universidad Autónoma de Barcelona. Tesis doctoral. Bellaterra.

- GREGORY, D.: (1991) *AI in the U. S. and U. K. military: current research and future trends*. En: GAL, R & MANGELSDORFF, A. D.: (1991) *Handbook of Military Psychology*. West Sussex England, John Wiley & Sons.
- GUERRA, S.: (1991) *El conflicto del Golfo Pérsico. Reflexiones militares*. Revista Ejército, año 52, 615, 14-18.
- HAYS, R. T. & BLAIWES, A.: (1987) *Knowledge of results in training device design: Individual and team applications*. Journal of Educational Tech. Systems.
- HYTEN, K.: (1989) *Helicopter crash in water: Effects of simulator escape training*. Acta Psychiatrica Scandinavica, 80, 355, 73-78.
- KELLY, M.: (1988) *Performance measurement during simulated air to air combat. Special issue: expert systems*. Human factors, 30, 4, 495-506.
- LAWSON, K. R.: (1984) *Design and development of training devices/systems for emerging military tactical systems*. Journal of Education technology systems, 12, 319-326.
- LINTERN, G. & THOMLEY-YATES, K.: (1987) *Content variety and augmentation of simulated visual scenes for teaching air to ground attack*. Human factors, 29, 1, 45-59.
- SENECHAL, P. & TRAWEEK, A.: (1988) *The aviation psychology program at R.A.F. Upper Heyford*. Aviation space and environmental medicine, 59, 10, 973-975.
- TALON, V.: (1984) *Las esferas para combate aéreo de Thomson-CSF*. Defensa, año 7, 73, 6-8.
- TAYLOR, A. J. W.: (1991) *Individual and group behaviour in extreme situations and environments*. En: GAL, R & MANGELSDORFF, A. D.: (1991) *Handbook of Military Psychology*. West Sussex England, John Wiley & Sons.
- TETSUO, EMA.: (1992) *An experimental study of pilots control characteristics for flight of an STOL aircraft in backside of dray curve at approach and landing*. Ergonomics, 35, 516, 541-550.
- VAN MATRE, N. & ROBINSON, C.: (1986) *An automated maneuvering board training system: an inprogress implementation evaluation*. Special issue expert system for department of defense training. Journal of computer based instruction, 13, 2, 35-38.
- VON GIERKE, et al.: (1991) *Military performance in sustained acceleration and vibration environments*. En: GAL, R & MANGELSDORFF, A. D.: (1991) *Handbook of Military Psychology*. West Sussex England, John Wiley & Sons.
- WICKENS, CH. D.: (1992) *Engineering Psychology and human performance*. New York, Harper Collins Publishers.
- WILSON, L. S.: (1990) *An On-Line Prescription for Basic Skills*. Training and Development Journal, 14, 4, 36-41.





Fragata *Reina Sofía*. Autor: Rafael Díaz Huélamo.

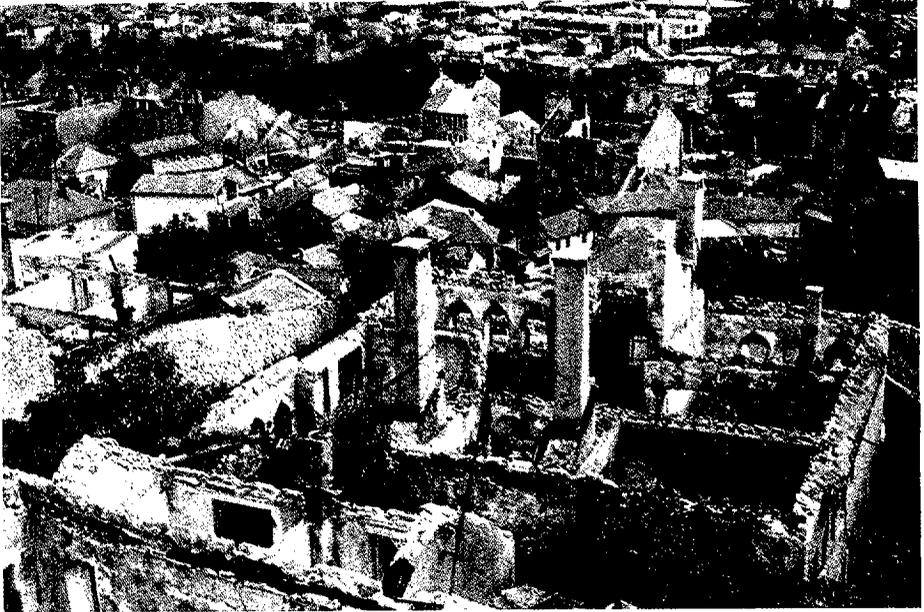
# ESPAÑA Y LAS NACIONES UNIDAS EN YUGOSLAVIA. LA OPERACIÓN A-B

## Introducción



ESDE el privilegiado observatorio del Estado Mayor del Mando Operativo Terrestre (EMMOT), al que me llevó el destino al finalizar mi mando a flote, he tenido la oportunidad de aprender, de estudiar, comprender, juzgar y trabajar en la Operación A-B de apoyo a Bosnia —de ahí su nombre— que nuestros soldados ejecutan en la antigua Yugoslavia.

Querría yo ahora, con la venia del lector, echar un apresurado vistazo a la actuación de las Fuerzas de las Naciones Unidas en esas tierras; acercar al oficial de la Armada, el más habitual cliente —se supone que también lector— de esta REVISTA, la más importante operación real que mis compañeros del Ejército de Tierra acometen desde que España abandonó el Sahara. e inten-



Mostar Este.

tar hacerlo con el punto de vista de un marino al que le ha sido dado contemplar, tanto desde Madrid como desde la misma zona de responsabilidad de nuestras fuerzas, las arduas dificultades que entrañan las operaciones terrestres, admirar, en ocasiones sorprendido, a veces crítico, el quehacer de «estos romanos», y confirmar los muchos aciertos de su hacer.

Mucho se ha escrito y se escribe sobre este asunto. Diariamente los periódicos nos asaltan con noticias y comentarios más o menos acertados; ya vemos como normal la presencia de nuestros cascos azules en Bosnia-Herzegovina, aunque en los momentos en que se escriben estas líneas (Dios sabe qué ocurrirá cuando salgan a la luz) se discute en ámbitos nacionales e internacionales la permanencia de la misión. Ante tal multiplicidad de información, bien pudiera ser que estas páginas no fueran sino más ramas que impiden ver el bosque. Este miedo me ha retraído durante largo tiempo. Si al fin he decidido tratar de iniciar el diálogo con algún raro lector se debe a mi impresión de que justamente, en medio de ese frondoso follaje, puede ser necesario todavía hacer un breve apunte que permita esbozar la totalidad de lo que allí se hace; obedece también esta actitud a mi firme creencia de que cuando alguien escribe lo hace preferentemente para él mismo, para dejar plasmados de algún modo recuerdos y experiencias que el tiempo se encarga con prontitud de difuminar y poco más tarde de borrar, pero también de que esta experiencia puede ser útil a otros que no han tenido la oportunidad de gozarla, siempre que admitamos que la experiencia, cualquiera que ésta sea, pueda tener alguna utilidad, pues no sería descabellado creer que tan sólo aporta técnica y es sólo la excusa que esgrime el viejo para mantener su privilegiada posición ante el avance de los jóvenes.

Haremos entonces un rápido recorrido por la ex Yugoslavia, por sus últimos acontecimientos; trataremos de ver la respuesta internacional que éstos han merecido, para tratar de centrarnos posteriormente en el área que pisan y en las funciones que realizan nuestros soldados, con la pretensión final de comentar —esperemos que justamente— algunos aspectos del modo en que todo esto se hace.

## **La partida Yugoslavia**

La geografía yugoslava es dispar y múltiple, diferenciándose como más significativas regiones los Alpes Julianos, escarpadas y abruptas montañas con profundos valles, situados al norte, en la frontera con Austria e Italia; la llanura Pannónica, bajas colinas y dunas arenosas que se extienden al norte de Yugoslavia, al sur de Hungría y al oeste de Rumanía, y que son el fértil resultado de la desecación del antiguo mar Pannónico; las tierras altas de Serbia en el sudeste, con colinas y montes ondulados, prolongación de los Balcanes; la llanura Macedónica del sur, próxima a Albania y Grecia; la Dalmacia o zona costera adriática, de hondo sabor italiano (romano y veneciano) con algunos matices aragoneses, con innumerables golfos y bahías y más de mil islas que

guarnecen el litoral continental; y, por último, los Alpes Dináricos, conjunto de sierras y cordilleras paralelas a la costa, con cimas que oscilan entre los 300 y 2.500 metros, con ríos y corrientes fluviales que, como nuestro Guadiana, juegan frecuentemente al escondite bajo tierra. Es esta última región, quebrada y escabrosa, estéril en alguna parte y muy similar a nuestra Asturias en otra, donde las montañas dejan hueco a verdes prados y donde aldeas y lugares salpican el paisaje, la que impera en Bosnia-Herzegovina (B-H) y más concretamente en el Sector Sudoeste (SSW), del que luego hablaremos, donde nuestra Agrupación Táctica (AGT) tiene su Área de Responsabilidad. Dicen que era la antigua Yugoslavia un conjunto de seis repúblicas, cinco naciones, cuatro idiomas, tres religiones, dos alfabetos y un solo Estado: Yugoslavia. Ahora deberíamos cambiar este presupuesto de unidad por otro mucho más peligroso: un solo deseo, la independencia. En la figura número 1 podemos ver la geografía de la ex Yugoslavia.

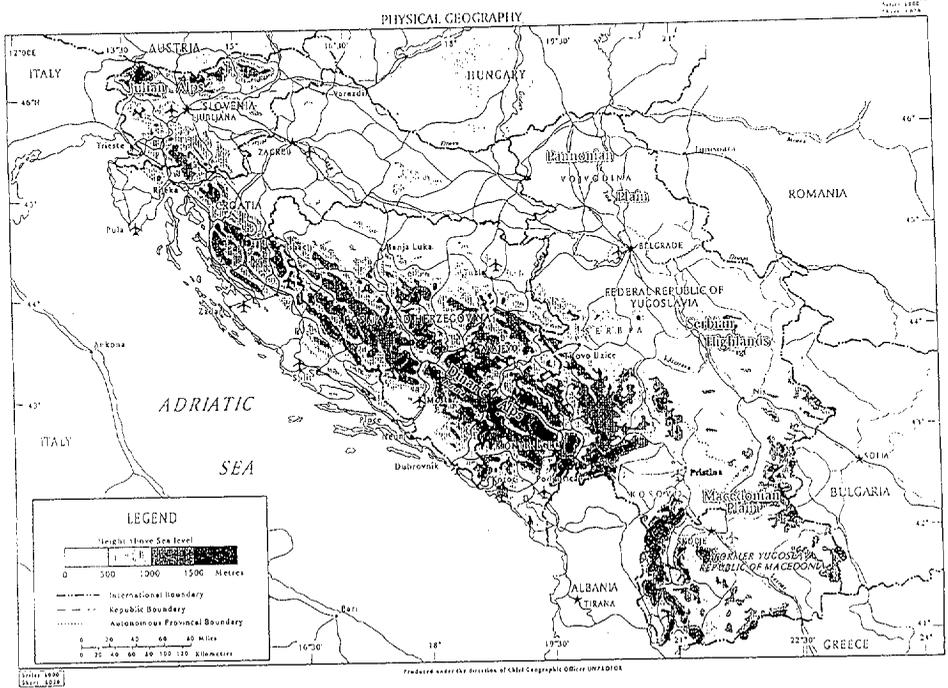


Figura 1.

El clima de esta tierra es tan variado como su orografía, oscilando desde el mediterráneo de la Dalmacia hasta el alpino de los Alpes Julianos y Dináricos, pasando por el continental de la llanura Pannónica. En Bosnia-Herzegovina son frecuentes las tormentas y lluvias, y en invierno, especialmente cuando saltan los vientos del norte y nordeste, las nieves y las bajas tempera-

turas. En cambio, en verano los vientos predominantes del sur y sudoeste, cargados de Mediterráneo, permiten un clima agradable en la región.

Clima y orografía, que facilitan la maniobra terrestre en las grandes llanuras, se alían en la estrecha franja costera y en las numerosas áreas montañosas para que resulte difícil, si no imposible, el despliegue de unidades. Las carreteras, escasas, estrechas y malas en su mayoría, con nieve en invierno y frecuentemente resbaladizas por las tormentas, tampoco ayudan al movimiento, posibilitando por el contrario los accidentes de tráfico, tal como han comprobado con su vida algunos de nuestros soldados. Por todo esto es por lo que la guerra de guerrillas es el modo favorito de combatir de aquellas gentes; por esto, tiene aparente ventaja en invierno la infantería musulmana respecto a la menos numerosa, pero más motorizada, fuerza serbio-bosnia. Por ese clima y por la fragosidad del terreno, tantas veces resulta imposible la conducción aérea y con ella el apoyo al suelo de la aviación.

Aparece Yugoslavia a la luz del mundo en 1918, cuando bajo la corona de Alejandro I Karagorgjevic se agruparon distintos territorios que, con tradiciones históricas y culturales bien diferenciadas, estaban vinculados, al menos en principio, por un origen étnico común —eslavos del sur o yugoslavos— y por una voluntad de unirse políticamente dentro de unas fronteras rodeadas casi en su totalidad por países no eslavos. No guarda pues —aunque algunos políticos nescientes y oportunistas, con malevolencia, se apresuraran a afirmar— ninguna semejanza ni similitud con naciones tales como Francia, que se fraguaron en una larga historia, o como nosotros, que empezamos a gozar del nombre de españoles en el siglo XIII, cuando este vocablo, de origen provenzal, penetra por Cataluña (por lo que sus habitantes deben tener el privilegio de ser los primeros españoles) y se extiende a toda la España cristiana de entonces a través del Camino de Santiago; así, al menos, lo afirman filólogos del prestigio de Pal Aebischer o historiadores de la importancia de Américo Castro.

No duró mucho la feliz unión, que nació apadrinada por el centralismo hegemónico serbio y el federalismo croata, y que se rompe en la segunda guerra mundial cuando —según dice Jacques Pirenne— «los ustachis croatas, que eran católicos, apoyados por los musulmanes de Bosnia, se dedicaron a asesinar serbios ortodoxos (en estas luchas murieron 810.000 serbios), pero éstos replicaron asesinando a su vez a católicos y musulmanes». Pero volviendo a tiempos más actuales, la lucha sería en Croacia comienza en junio de 1991, cuando esta república y su vecina Eslovenia se declaran independientes de Yugoslavia, mientras los habitantes serbios de Croacia, apoyados por el Ejército del Pueblo Yugoslavo (JNA), se oponen.

### **Actuación política de las Naciones Unidas**

Comienza entonces la intervención de las Naciones Unidas, adoptando el 25 de septiembre de 1991 la Resolución 713 que impone «a general and com-

plete embargo on all deliveries of weapons and military equipment to Yugoslavia». Pero es el 7 de julio de 1992 cuando el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, mediante su Resolución 749, autoriza el despliegue de una Fuerza de Protección de las Naciones Unidas (UNPROFOR) que se extiende a Croacia, Bosnia-Herzegovina, Macedonia, Montenegro y Serbia, y mantiene un enlace en Eslovenia. Consecuencia de ello, UNPROFOR se despliega en ciertas áreas croatas en conflicto, llamadas Áreas Protegidas de las Naciones Unidas (UNPAS), en las que los serbios son mayoría o sustancial minoría. Existen tres UNPAS: Eslavonia oriental y occidental y Krajina, que para los propósitos de las Naciones Unidas se dividen en cuatro sectores: Este, Norte, Sur y Oeste. Posteriormente se extiende este concepto a las «zonas rosas», que son ciertas áreas croatas fuera de las fronteras de las UNPAS, controladas por el Ejército del Pueblo Yugoslavo (JNA) y pobladas mayoritariamente por serbios. El plan de las Naciones Unidas para Croacia tiene dos pilares básicos: la retirada del JNA de toda Croacia, junto con la desmilitarización de las UNPAS, y la normalización de la vida en estas áreas protegidas bajo el mando de las autoridades locales y supervisión de la ONU, mientras se logra un acuerdo político para ellas. La inestabilidad de las UNPAS ha requerido más Resoluciones del Consejo de Seguridad (RCS), entre las que destacarían las que extendieron las responsabilidades de la ONU a la península de Prevlaka y las que sirvieron para detener la ofensiva del ejército croata del 22 de enero de 1993.

En mayo de 1992, el conflicto entre musulmanes, croatas y serbios de Bosnia se agudiza; Sarajevo corre graves riesgos y los convoyes de ayuda humanitaria tienen serias dificultades para llegar a sus destinos. Surge así la RSC 776, de 14 de septiembre de 1992, que extiende el mandato de UNPROFOR a Bosnia-Herzegovina (B-H), con el objeto de proteger los convoyes de ACNUR (Alto Comisionado de Naciones Unidas para Refugiados) y los de refugiados civiles encomendados a la Cruz Roja. España contribuye al cumplimiento de esta resolución mediante el despliegue de su Agrupación Táctica (AGT).

El 11 de diciembre de 1992, el Consejo de Seguridad aprueba, a petición del presidente de Macedonia, la presencia preventiva de UNPROFOR en las fronteras entre esta república y las vecinas Albania y la actual Yugoslavia, esto es, Serbia-Montenegro (RCS 795/92).

La intensificación de la lucha en el este de B-H y la amenaza concreta sobre determinadas ciudades movió al Consejo de Seguridad a declarar «áreas seguras» a los enclaves musulmanes de Tuzla, Zepa, Gorazde y Bihac, al igual que antes lo habían sido Sebrenica y el mismo Sarajevo.

Imagino al lector cansado y aburrido ante tanta resolución, pero piense en mi descargo que apenas me he referido a cuatro cuando su número supera... las doscientas. Para evitar que el tedio hiciera presa, he omitido algunas tan importantes, como las que dan lugar a la operación naval SHARP GUARD, a la aérea DENY FLIGHT, a la que realiza nuestra Guardia Civil o a las que

permiten el ataque aéreo al suelo por unas u otras razones. He tratado simplemente de esbozar las que, ejerciendo mayor influencia en las operaciones terrestres, van a marcar el despliegue de UNPROFOR y diferenciar sus cometidos en función del escenario en que opere o de la resolución que ampare su presencia; estas resoluciones, en fin, permiten también presentarnos a las partes en conflicto: serbios, croatas y musulmanes, con o sin el apellidado bosnio, que bosnios son sólo los musulmanes, por más que lo pretendan.

Y ya que hemos citado a las facciones antagonistas, permítaseme una breve digresión. Nunca he entendido por qué en este conflicto los serbios tienen en exclusiva la mala prensa. No vamos a entrar en discusiones sobre el derecho y el estilo serbio para encarnar la continuidad temporal de la antigua Yugoslavia; sí hemos visto que los conflictos se iniciaron por las declaraciones unilaterales de independencia de croatas y eslovenos, y este breve discurrir por los recientes acontecimientos habrá recordado al lector que los croatas también iniciaron ataques. No es necesario evocar, porque estos días las hemos vivido, las ofensivas musulmanas en Bihac, Konjic, G. Vakuf y en el mismo Mostar; por último, en mi estancia en la zona de operaciones también he tenido oportunidad de comprobar que las limpiezas étnicas no son patrimonio de ninguno, que cualquier pueblo o aldea de cualquiera de los contendientes, por alejada que esté del frente, tiene casas destrozadas, no por obra de las bombas sino porque en ellas vivían los de los bandos contrarios. Al



Las calles de Gornj Vakuf.

generalizar sobre los pueblos, siempre se cae en lugares comunes; será quizá por esto por lo que sus vecinos los italianos tienen una idea tan similar de los tres grupos, opinión ciertamente poco favorable.

### Cometidos de UNPROFOR

Más sigamos con nuestro discurso. De acuerdo con las resoluciones antes mencionadas, UNPROFOR está desplegada en las UNPAS croatas, en Macedonia y en Bosnia-Herzegovina (B-H).

Las tres UNPAS se subdividen en cuatro sectores operativos, Este, Oeste, Norte y Sur. Los cometidos encomendados a las fuerzas de las Naciones Unidas que aquí están, derivados de las RCS que amparan este despliegue, son:

- Verificación de la desmilitarización.
- Comprobación del alto el fuego tanto en el interior como en las fronteras, que se realiza mediante patrullas y desde observatorios.
- Investigación de las reclamaciones que puedan presentarse sobre violaciones del alto el fuego.
- Interposición entre las facciones para evitar las hostilidades.
- Control del acceso a las UNPAS mediante patrullas y puntos de control en las carreteras principales.

Para una mejor comprensión de estos cometidos conviene señalar que el acuerdo de alto el fuego alcanzado el 28 de marzo de 1994 establecía que debía adoptarse una separación entre artillería y carros de combate, morteros y cañones antiaéreos, y fuerzas de infantería, de 20, 10 y un kilómetro, respectivamente.

La misión del Mando de Macedonia (FYROM) es la de presencia militar en la zona macedónica fronteriza con Albania y Serbia-Montenegro para prevenir y controlar cualquier hecho que pudiese amenazar a esta república de Macedonia.

El mando de Bosnia-Herzegovina tiene la responsabilidad de apoyar las entregas de ayuda humanitaria de ACNUR en B-H y proteger los convoyes de refugiados de la Cruz Roja; tiene también como cometido el verificar y controlar los acuerdos alcanzados en los enclaves de Bihac, Tuzla, Srebrenica, Zepa y Gorazde, y en los mismos Sarajevo y Mostar, facilitando la vuelta a la normalidad de estas ciudades.

Esta misión, compleja y variada, descansa en dos pilares fundamentales: acuerdo de las partes e imparcialidad, y es que no podemos olvidar que estamos en una Operación de Mantenimiento de la Paz. Por eso, cuando la actuación no es imparcial —y no parece muy imparcial el pretendido levantamiento americano del embargo de armas a los musulmanes—, la operación se derrumba: es necesario abandonar o pasar a una Operación de Imposición de

Paz, la cual hasta podría verse como una forma de guerra colonial. Pero de las Operaciones de Paz ya hemos hablado en pasada ocasión. Sigamos.

## Las tropas de UNPROFOR

Esta misión y aquellas características del terreno hacen que las tropas que aportan las naciones contribuyentes (TNCs) deban reunir unas cualidades especiales; es por esto por lo que UNPROFOR requiere dos tipos de unidades de maniobra: unidades de Infantería Mecanizada y de Reconocimiento Armado, que deben contar con los correspondientes Apoyos de Combate, esto es, logísticos, de fuego (morteros, contracarro, etc.), de ingenieros (castramentación, fortificación y, sobre todo, de levantamiento de minas, la gran preocupación en aquella zona plagada de estos artefactos que, como repiten incansables letreros de propaganda en todos los establecimientos militares, no firman los acuerdos de desmilitarización), y servicios médicos. Estos requerimientos están exactamente establecidos (las normas de la ONU concretan composición, número de vehículos, tipos de armamento, vestuario, etc.) y obligarán, como veremos, a crear agrupaciones tácticas especiales, resultado de la integración de diferentes unidades orgánicas.

La infantería mecanizada estará encargada de construir y operar en los puestos de observación, cruces de rutas y puntos de control; tendrá que efectuar búsquedas, tanto en el campo como en la ciudad; realizará patrullas, escoltará convoyes y mantendrá la vigilancia de las áreas de seguridad. Las unidades de reconocimiento armado, en vehículos más potentes en todos los órdenes, controlarán el tráfico y las rutas, tendrán la responsabilidad de las patrullas de reconocimiento y seguridad en las zonas de separación de fuerzas y en las zonas desmilitarizadas; serán las encargadas, en fin, de dar seguridad a la retaguardia del despliegue.

## Organización de la misión ONU

Ocurre también que esta misión, compleja y variada, ha obligado a diferenciar teatros de operaciones y a estructurar consecuentemente la organización de las Naciones Unidas y de su Fuerza de Protección en la antigua Yugoslavia. La figura número 2 trata de mostrarnos la organización actual de las Naciones Unidas en esta misión. Bajo la máxima autoridad del señor Akashi, representante especial del Secretario General de las Naciones Unidas (SRSG), existen cuatro organismos diferentes:

- La División de Asuntos Administrativos (CAO), responsable del apoyo administrativo, técnico y logístico de la misión, bajo cuya dependencia existen delegaciones distribuidas por toda el área.
- La División de Asuntos Cíviles (HCA), responsable de las conversa-

# ESTRUCTURA UNPROFOR

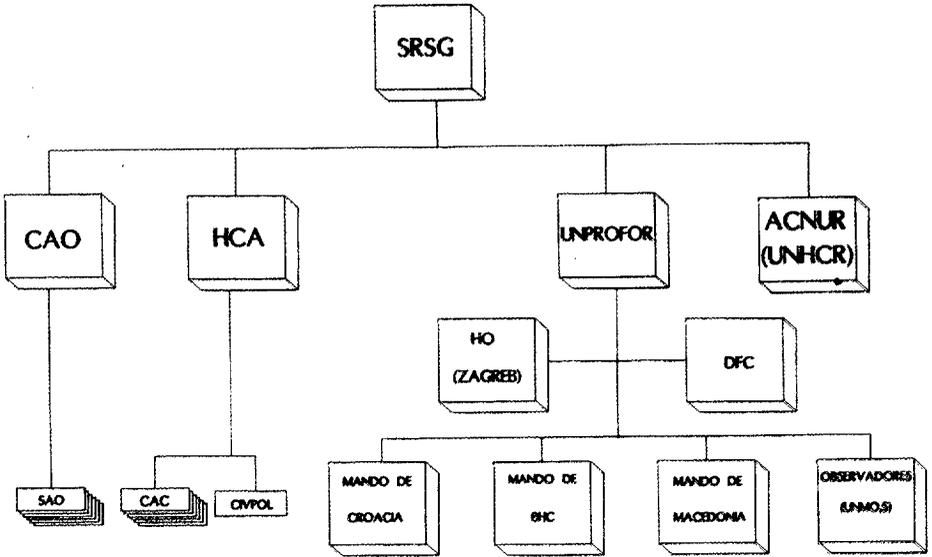


Figura 2.

ciones, esencialmente políticas, con las autoridades y jefes locales. Debe servir de nexo entre la operación de mantenimiento de paz propiamente dicha y las conversaciones internacionales que simultáneamente se lleven a cabo. Tiene ocho centros regionales (CAC) y una policía civil (CIVPOL) responsable de vigilar el respeto a los derechos humanos y la actuación de las policías locales. Como posteriormente veremos, las conversaciones con autoridades de las facciones enfrentadas no son patrimonio exclusivo de esta división, siendo también ocupación, y grande, de los mandos de UNPROFOR.

- El Alto Comisionado de las Naciones Unidas para Refugiados (ACNUR o UNHCR), con veinticinco oficinas en el área, cuya misión fundamental es la de distribución de ayuda humanitaria en la zona. Mantiene también estrecha vinculación con las más de doscientas organizaciones no gubernamentales que operan en Yugoslavia, a las que trata de coordinar en sus actividades.
- La Fuerza de Protección (UNPROFOR), rama militar de la misión, que bajo el mando de un comandante (FC) auxiliado por su segundo, el «Deputy Force Commander», tiene su cuartel general en Zagreb y cuatro mandos subordinados, los de Croacia, Bosnia-Herzegovina, Macedonia y el de los Observadores Militares o UNMOs, personal

militar que actúa desarmado, con carácter más o menos independiente, por áreas distribuidas en toda la zona, con la función esencial de informar el desarrollo de los acontecimientos.

## UNPROFOR

Para cumplir con sus responsabilidades, la ONU ha autorizado la presencia en la ex Yugoslavia de 50.433 hombres (44.870 de UNPROFOR, 748 UNMOs, 1.011 de CIV POL y 3.804 civiles), de los que actualmente están presentes 43.193 distribuidos entre 38.425 militares (37.806 de UNPROFOR y 619 UNMOs), 658 policías y 4.110 civiles. Este último grupo representa casi el 10 por 100 de los presentes y el 12 por 100 de la fuerza militar, siendo el único que supera el máximo número autorizado. Creo que es una buena prueba de la burocracia de la ONU que, según opinión generalizada, complica en exceso los trámites administrativos. Pero lo verdaderamente significativo es que los porcentajes que hemos mencionado se triplican cuando nos referimos a costes de personal civil respecto al militar. Y es que los sueldos de los civiles son, con creces, millonarios; tanto es así que son frecuentes los militares participantes de fuerzas de protección que, finalizada su campaña y de regreso a sus países de origen, se separan de su ejército para integrarse en los mil y un puestos que sus amigos de la ONU controlan (no es este el caso de nuestros hombres). Hay muchos modos de explicar los déficit crónicos de la ONU.

En las figuras números 3, 4 y 5 podemos observar las UNPAs y Zonas Rosas, y la estructura de UNPROFOR. Bajo el mando del FC, actualmente el general francés De la Presle, y su Cuartel General en Zagreb, se encuentran los tres mandos principales:

- El Mando de Macedonia (FYROM), con tan sólo dos batallones y 1.262 hombres.
- El Mando de Croacia, subdividido en cuatro sectores, cada uno de ellos con sus correspondientes batallones, que engloban a 14.637 hombres.
- El Mando de Bosnia-Herzegovina (BHC), el más importante, con un Cuartel General avanzado en Sarajevo y otro retrasado en Split. Este BHC, actualmente bajo las órdenes del general británico Rose, tiene bajo su dependencia dos sectores principales, el noreste (SNE) y el sudoeste (SSW), dentro del cual está incluida nuestra AGT. Es también de su responsabilidad el llamado Sector Sarajevo (SJV), en el que se incluyen los batallones que protegen esta ciudad y los enclaves de Sebrenica, Zeppa y Gorazde. Además, desde hace poco, existe otro mando subordinado responsable del batallón de Bangladesh desplegado en Bihac. Del BHC dependen 23.397 hombres.

## MILITARY STRUCTURE OF UNPROFOR

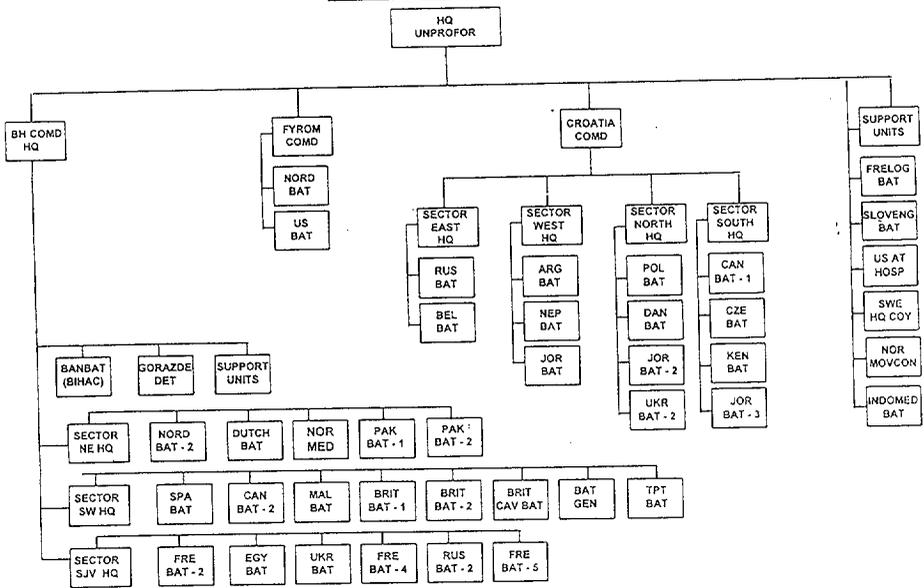
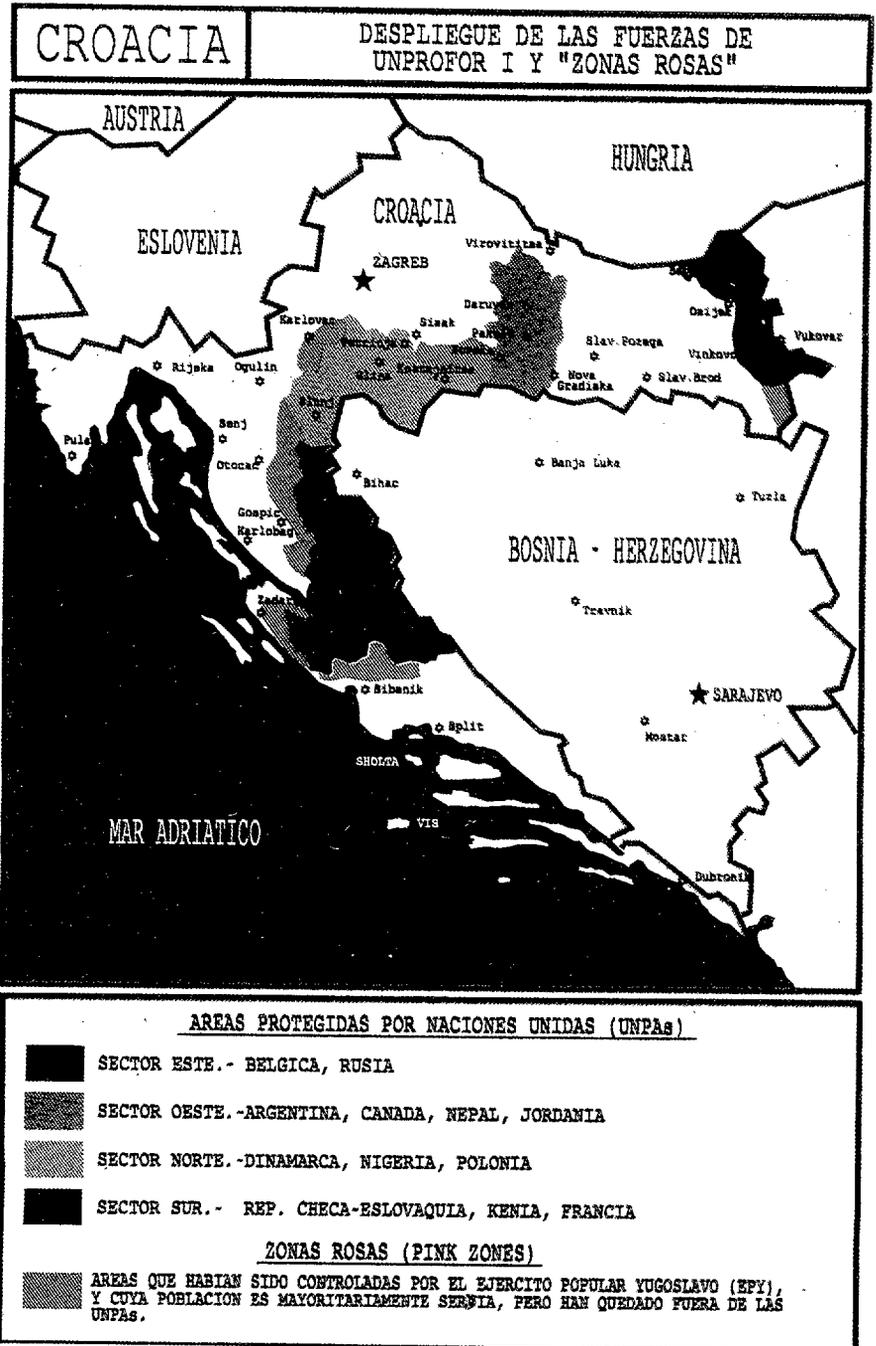


Figura 3.

Con independencia de estas fuerzas, existen las unidades de apoyo, no encuadradas en batallones concretos, que prestan fundamentalmente un soporte médico, logístico y de ingenieros.

Y ya que hemos citado farragosos números podemos añadir que treinta y seis países contribuyen con sus tropas a formar UNPROFOR y los UNMOs. Francia, seguida de Jordania, Pakistán y el Reino Unido encabezan la lista de contribuyentes, que se cierra con Venezuela, que aporta tan sólo tres UNMOs. España es el noveno país de la lista. Tiene esto su importancia porque teóricamente el criterio para la asignación de puestos, tanto en calidad como en cantidad, en los cuarteles generales multinacionales es el de proporcionalidad directa con el nivel de aportación de tropas. Esta justa teoría se ve oscurecida, como no podría ser menos, por presiones internacionales de todo tipo tanto en zona como en Nueva York. A modo de ejemplo podríamos comprobar que es práctica habitual que la representación de los países de habla inglesa se aumente en todos los órdenes, y que es la «Union Jack» sigue siendo unión. También podríamos hablar, aunque rompamos ligeramente la línea argumental, de las enormes presiones de más de uno de nuestros leales socios europeos para introducirse en Mostar, a pesar de que los cometidos en esta «opstina» (especie de partido judicial) pueda efectuarlos sobradamente nuestra agrupación, en cuya área de responsabilidad (AOR) está enclavada. Evidentemente, este interés responde a la más pura lógica: habrá que reconstruir Mostar, ahora bajo la administración de la Unión Europea; la UE tiene ecus,



## UNPROFOR EN BOSNIA-HERZEGOVINA Y MACEDONIA

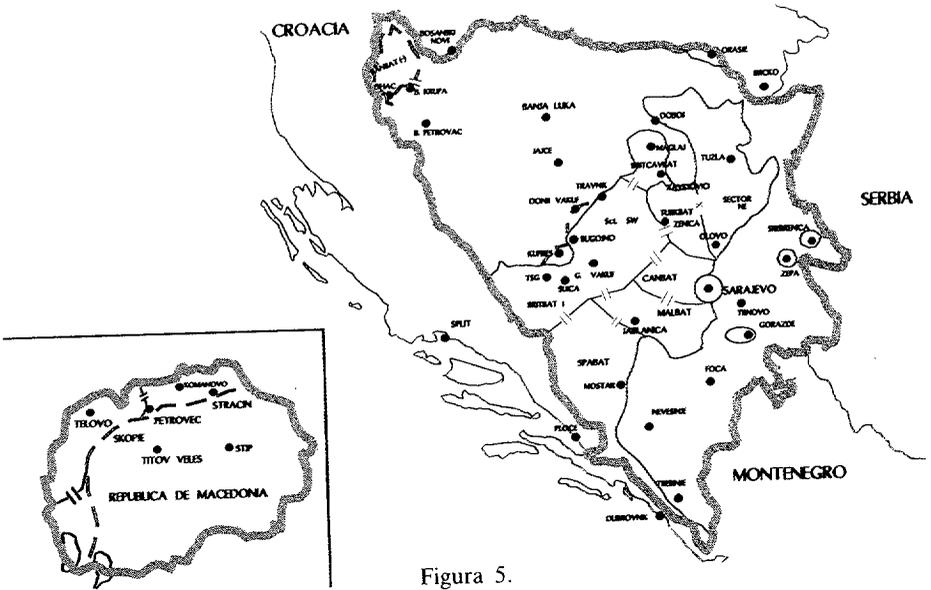


Figura 5.

o mejor marcos, que es la moneda en que se valoran por allí las cosas y... el negocio es el negocio, ¡qué más da el esfuerzo y justo prestigio conseguido ante los contendientes por la actuación española! Por cierto, nuestros empresarios no han dado muestras del menor espíritu aventurero, a pesar de que han sido incitados a ello en repetidas ocasiones; quizá sean ejemplo de sentido común.

### Financiación de UNPROFOR

Y ya que hablamos de negocios, bueno sería que, siquiera de pasada, mencionemos la financiación de una tan costosa operación como es ésta. Podríamos concluir diciendo que la ONU, aunque con grandes retrasos y trabas administrativas, paga, teóricamente, todo. Pero posiblemente convenga detenernos un poco para deducir alguna curiosa consecuencia.

Es la ONU responsable de los transportes desde los territorios nacionales y de los posteriores repliegues de la fuerza; lo es también de los relevos periódicos de personal. Ha de abonar los alquileres de las áreas o instalaciones donde se ubica la fuerza y ha de proporcionar los medios de alojamiento, normalmente contenedores (los hay dormitorios, de servicios, oficina, etc.) fáciles de transportar e instalar, y superponibles, ocupando así poco espacio, o fábricas, ya que estas instalaciones industriales son amplias y están dotadas de medios para alojar a una tropa.

Suministra también la ONU, normalmente mediante adquisición local, el material de consumo y servicios. Incluimos dentro de este capítulo alimentación, agua, combustible y lubricantes, contratos de personal civil, etc.; hasta servicios de zapatería y peluquería, que a ese detalle descienden las normas y reglamentaciones ONU.

Respecto al personal —que cobra de su Ministerio los haberes que la nación establece, más unos complementos ONU de 1,28 dólares/día y 73,5 dólares a los seis meses—, las Naciones Unidas revierten al Estado que aporta tropas la cantidad de 988 dólares/hombre/mes, junto con unos complementos por especialidades, además de un suplemento de 65 dólares/hombre/mes para compensar desgaste de equipamiento y otro de 5 dólares/hombre/día para satisfacer el presumible consumo de munición. Además, la ONU se hará cargo de abonar las posibles compensaciones que por muerte, invalidez, etc., el Estado hubiera de satisfacer.

En relación con el material, si exceptuamos a las aeronaves, por cuya hora de vuelo la ONU paga un precio, todo está sometido a reembolso por depreciación. En función del tiempo de vida esperado del artículo, de su fecha de entrada en servicio y de los años que ha sido utilizado en la misión de Naciones Unidas, así será el porcentaje que deberá satisfacer. Por ejemplo, un transmisor radio tiene un tiempo de vida estimado en siete años y está sometido a la siguiente depreciación:

Año	1.º	2.º	3.º	4.º	5.º	6.º	7.º
% depreciación	20	15	15	15	15	10	10

Si una nación aporta un equipo en su cuarto año de vida y está al servicio de la ONU durante tres años, esta organización deberá reembolsarle el 40 por 100 de su precio original. Y así están catalogados todo tipo de cosas, desde una cafetera hasta un montaje de artillería, pasando por los más variados tipos de vehículos. Parecida forma de valoración se emplea también cuando una nación cede a la ONU material para armar al contingente militar de otra que aporta fuerzas pero no material.

Ante lo explicado, piense el lector lo importante que puede resultar tener personal nacional o afín «colocado» en determinados organismos burocráticos de la ONU; comprenda por qué naciones pobres con ejércitos numerosos —no importa la calidad o cantidad de su armamento— participan asiduamente en misiones ONU; malíciense dónde puede ir parte del material sobrante —por reducción, modernización o reunificación— de algún ejército de país influyente; dése cuenta, incluso, cómo un país en guerra puede hacer negocios.

## La agrupación española

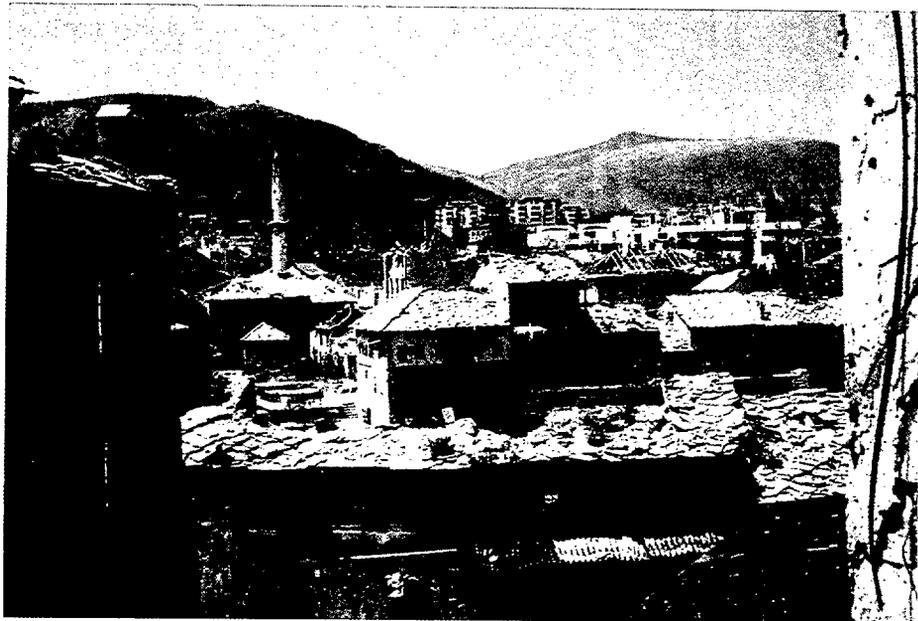
Establecido ya este marco, estamos en condiciones de descubrir a la Agrupación Táctica Española, que fue creada mediante una Directiva Ministerial de 28 de agosto de 1992, aunque para estas fechas se habían efectuado amplios estudios previos gracias a los cuales, rápidamente, el 21 de octubre de ese mismo año, la Agrupación «Málaga», la primera de las cinco (Málaga, Canarias, Madrid, Córdoba y Extremadura) que hasta ahora han participado en esta operación, inició su tránsito a Split a bordo del transporte de ataque *Castilla*.

Para nosotros, profesionales de la mar, puede resultar sorprendente que yo califique como escaso un tiempo de respuesta de casi dos meses. Pero no debemos aplicar los mismos criterios ni homogeneizar procedimientos tratándose de dos entidades —Armada y Ejército de Tierra— tan distintas por esencia siempre, a pesar de compartir una única substancia nacional y pertenecer a un mismo ministerio.

## Preparación de una AGT

Como páginas atrás hemos dicho, la AGT que se cree ha de tener una composición concreta, distinta a cualquier unidad orgánica, tal como el batallón de infantería clásico; es necesario, por tanto, estructurar una agrupación con pequeñas unidades tipo compañía o sección, de distintas procedencias. En esta creación ha de tenerse en cuenta también la decisión política de constituir la en el mayor grado posible por tropa profesional, cubriendo las carencias con personal voluntario. A estas dificultades ha de añadirse un proceso de selección de mandos, en mi opinión excesivamente prolijo, que realizará en no pequeña proporción la sección de personal del Estado Mayor del Mando Operativo Terrestre (EMMOT), que estimo se ve sobrecargada con pequeños detalles que deberían ser responsabilidad de los servicios.

Decidida la composición de la futura agrupación, se inicia una fase de preparación y adiestramiento que merece todo mi reconocimiento y admiración: nada se deja a la improvisación. Piénsese que la misión es muy peculiar, y que muchas veces será un cabo especialista quien, al mando de un pelotón, en un cruce de carreteras, un puesto de observación o un área activa (lugares de concentración de armas de una facción desde la que solamente pueden responder al fuego adversario), puede verse envuelto en un incidente y obligado a adoptar decisiones, basándose en unas reglas de enfrentamiento o en unos precarios acuerdos alcanzados entre las partes, ante contendientes, digamos poco condescendientes, sin el recurso de su Oficial o Comandante. Esta preparación incluye un adiestramiento específico de las unidades integrantes en su base de origen, una posterior concentración para lograr la cohesión necesaria como agrupación, y un último adiestramiento global, dedicado especial-



Aspectos de Mostar Este.

mente a la familiarización con la zona de operaciones, que pretende alcanzar el nivel ideal de operatividad; también es en este tiempo cuando se completan equipos, se administran vacunas, etc. Quisiera ser capaz de trasladar al lector la impresión que produce ver, por ejemplo, en la pacense base de Botoa, la reproducción, casi cinematográfica, de los puntos de control, de observación, etc., que existen en las afueras de Mostar, y comprobar cómo se simulan situaciones deducidas de la experiencia de anteriores agrupaciones; sólo faltaría que el juego se hiciera en serbo-croata, aunque hasta eso podría exigírseles, que para eso se distribuye entre los soldados un pequeño diccionario de términos y expresiones útiles en ese idioma, con fonética española. Toda esta preparación dura cinco meses, lo que significa que en cuanto una agrupación llega a zona, es preciso trabajar en la siguiente, actualmente la «Galicia»; obliga, además, a hacer relevos cada seis meses, justo el tiempo previsto por la ONU para rotar los contingentes.

Llega ya la hora del relevo, mas previamente la nueva agrupación, y a su llegada a España la que ha finalizado la campaña, serán sujetos de unas ceremonias de constitución y disolución, respectivamente, que se celebrarán en las calles más importantes de la ciudad donde se ha efectuado la preparación. S. M. el Rey o S. A. R. el Príncipe de Asturias han honrado con su presencia estos actos que contribuyen a mostrar a la ciudadanía la labor del Ejército de Tierra, y en gran parte también a que la Operación A-B sea más conocida que

la SHARP GUARD. Y hoy vivimos en un mundo de propaganda, y ese tan manipulado «acercamiento de las Fuerzas Armadas a la sociedad» sigue siendo necesario. Y todo repercute, entre otros lugares, en los presupuestos del Estado.

### Composición de la AGT

La composición de las diferentes agrupaciones españolas que por Bosnia han pasado ha variado a lo largo del tiempo, pero todas han estado constituidas básicamente por los elementos que pueden verse en la figura número 6, correspondientes a la AGT *Extremadura*, esto es:

- Un batallón de infantería mecanizado compuesto de Plana Mayor con su compañía de mando y servicios, cuatro compañías mecanizadas de fusiles y una de armas de apoyo.
- Una compañía de operaciones especiales con sus secciones de protección y reconocimiento.
- Un escuadrón ligero acorazado de caballería.
- Una compañía de zapadores con una sección de apoyo de máquinas.
- Una compañía de transmisiones.
- Una unidad de apoyo logístico.
- Una sección de localización de objetivos.

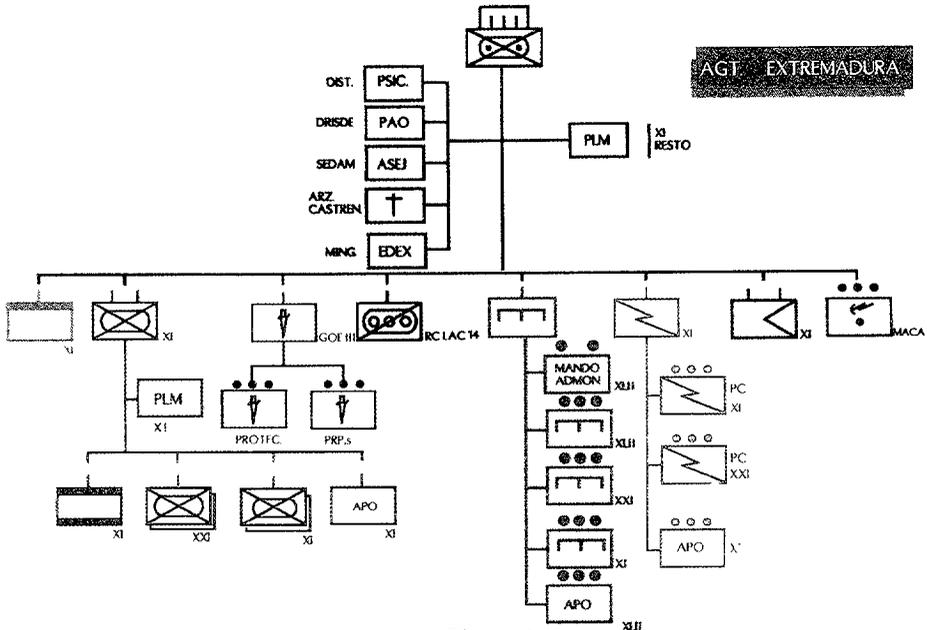


Figura 6.

Además de estas unidades, la AGT dispone de su propia Plana Mayor, con su compañía de mando, de apoyos jurídicos y religiosos, de un oficial de información pública con ambigua dependencia, y de un pequeño grupo desactivador de explosivos. Integrados también en la agrupación están tres equipos de control aerotáctico (TACPs), formados por personal del Ejército del Aire responsables de la conducción de los aviones que han de prestar apoyo a las fuerzas terrestres; muchas veces, su sola presencia es disuasión bastante para paralizar un ataque; la prensa nos cuenta cuándo esta medida no es suficiente.

Mas no son los hasta ahora descritos los únicos miembros del Ejército de Tierra que trabajan en Bosnia en beneficio de la AGT. Hemos aún de enfrentarnos al problema del apoyo logístico y adentrarnos en un mundo peculiar, muy diferente al que rodea al oficial de la Armada. Un barco es un ente único, con unos pañoles y tanques que le ofrecen suficiente autonomía, aunque puntualmente deba petrolearse, completar sus cargos de munición o requerir algún repuesto o mantenimiento concretos. Una unidad terrestre es un ente disperso a través de un despliegue, para el que la sed o el hambre de un soldado exige una solución logística, o al que no le sirven los cálculos previos de niveles de acumulación si su oponente, por ejemplo, decide elegir como blanco favorito las ruedas de los vehículos.

Pues bien, para afrontar este reto, la Operación A-B tiene una organización logística que a nosotros los marinos puede resultarnos peculiar. Con independencia de los Mandos de Apoyo Logístico y de Personal comunes a todo el Ejército, se ha creado un mando logístico exclusivo para la operación, bajo la dependencia del EMMOT, o lo que vendría a ser lo mismo, del JEME/COMJEMOT, e independiente de la agrupación. Este mando, llamado MALOG A-B, tiene dos escalones logísticos, uno retrasado, el ERLOG, en Madrid, encargado de gestionar, conseguir y transportar a zona lo que allí es necesario; el otro, el EALOG, avanzado, ubicado en la base croata de Divulje, en las proximidades del puerto de Split, responsable de atender reparaciones de cierta entidad y de suministrar a las bases de la fuerza. Ésta, la fuerza, cuenta a su vez con su propia unidad de apoyo logístico, la UAL, encargada del mantenimiento de menor nivel y de la distribución de recursos a la totalidad del despliegue. Este sistema completa el general de UNPROFOR descrito páginas anteriores.

El conjunto de unidades que integra nuestra AGT está compuesto por un número de hombres que ha variado a lo largo del tiempo pero que podríamos cifrar en una media de mil doscientos o mil trescientos. Y al hablar de hombres quisiera destacar dos hechos. Uno ha de comentarse con alabanza, el otro con curiosa sorpresa.

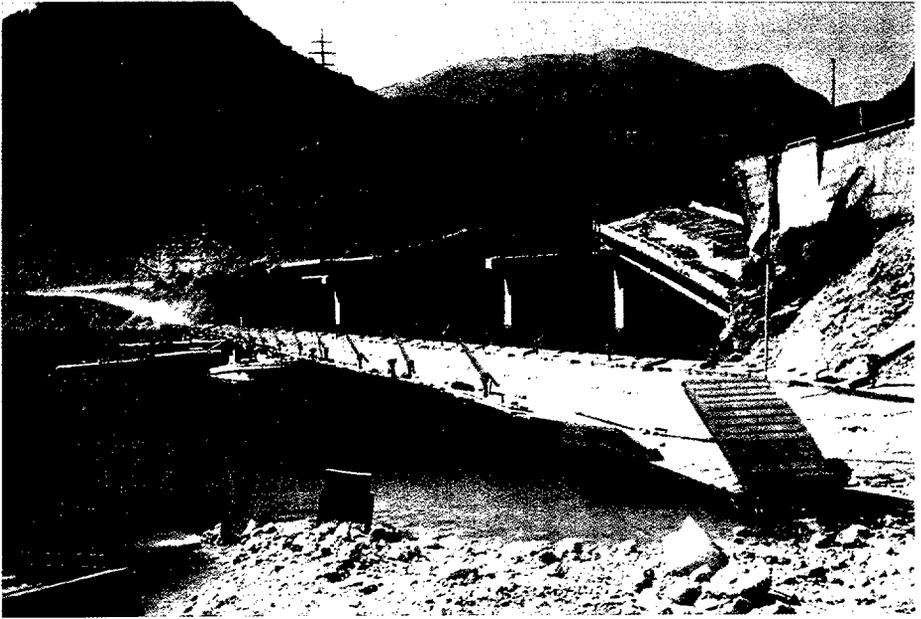
Sólo puede merecer alabanzas la preocupación y la atención de que son objeto nuestros hombres en zona. A modo de ejemplo, podría comentar que en los primeros tiempos de instalación y despliegue, cuando las comunicaciones eran precarias, más de una vez los miembros del EMMOT han valido de

enlace personal entre familias; si esto es así, bien puede creer el lector que la correspondencia, prensa, los vídeos de programas de moda en televisión, del partido de fútbol del sábado o de la última corrida de toros, llegan a nuestros soldados con una puntualidad semanal en la misma estafeta del Ejército del Aire que se encarga de reponer los niveles de acumulación que requiere el logista.

Curiosa sorpresa me produjo conocer el régimen de permisos de que goza todo el personal, incluido, créame lector, el coronel jefe de la AGT. Para nosotros, acostumbrados a salir a la mar sin saber fechas de regreso y a permanecer, frecuente y repetidamente a lo largo de un mismo destino, largos meses fuera de casa, resulta difícil entender que todos gocen escrupulosamente de al menos quince días —veinte normalmente— de permiso, repartidos, usualmente, en dos turnos. Suena a inconcebible debilidad. Pero nuestro primer juicio crítico queda en suspenso cuando leemos que el sistema responde más o menos a una norma general de UNPROFOR, y comprobamos que hasta los propios brigadieres o generales británicos, responsables por ejemplo de un sector, disfrutan de similares ventajas. Entonces, poco a poco, va afianzándose uno en sus creencias de que es preciso respetar las peculiaridades de cada ejército, frutos normalmente del ámbito en el que desarrollan sus actividades, y que cualquier precipitado afán unificador es perjudicial.

### **Despliegue, mando y misión**

Y estas unidades, estas gentes, nuestra agrupación, se despliega en la parte sudeste de la Bosnia-Herzegovina; desde la frontera con Croacia hasta las cercanías de Jablanica (viejo destacamento español ahora bajo responsabilidad malaya) se extiende nuestra responsabilidad, nuestra AOR (área de responsabilidad). Stolac, Grude, Citluk, Zitomislici, Baglaj, Potoci o Bijela son nombres familiares a nuestros soldados. A través de esta AOR corre el Neretva, al que los sedimentos que arrastra prestan un intenso color azul cuproso; y paralela al río, en muchos de sus tramos, la carretera M-17, la «Lifeline» en justa terminología UNPROFOR, porque por ella corren los convoyes que alimentan a la sufrida Sarajevo. Pero el despliegue descansa en cuatro puntos fundamentales: en Medjugorje, centro de devoción y peregrinación marianas, está la Plana Mayor de la AGT y su escuadrón de caballería; en Dracevo, el grueso del batallón; en Mostar este, una compañía, en el Mostar oeste otra, que croatas y musulmanes son celosos y justo es dar a cada uno lo que le corresponde; hay también en Bijela un destacamento para atender el «by-pass» que se construyó para salvar un tramo de M-17 destrozado. Los conocedores de los intrincados «sobrecitos» pueden verlo en detalle en la figura número 7. Este despliegue está sujeto a variaciones y, cómo no, a presiones internacionales ajenas con frecuencia al interés de la misión.



Puente de Bijela.

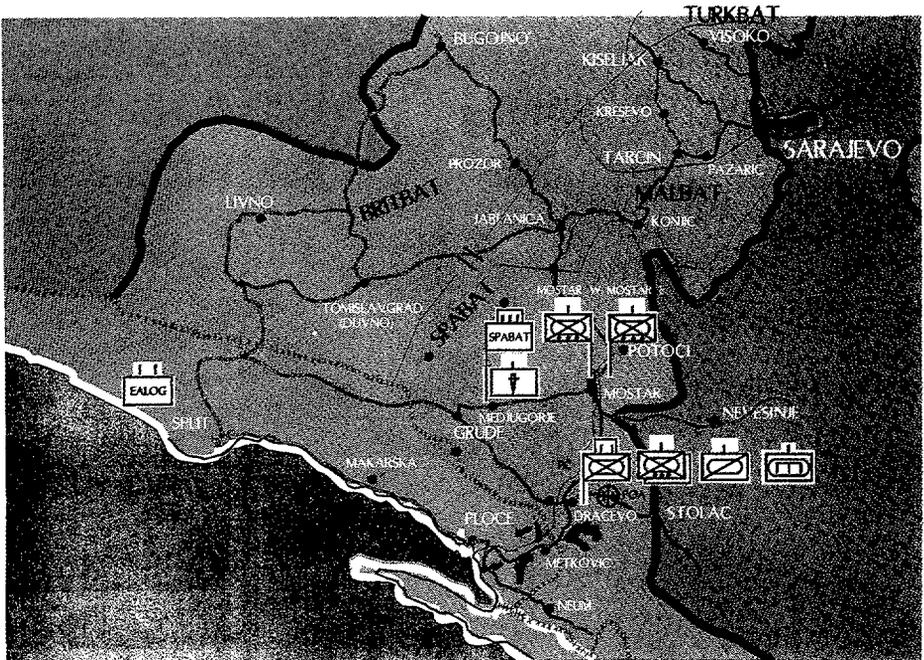


Figura 7.

La AGT, por delegación del JEMAD, está bajo Mando operativo del JEME/COMJEMOT y, de acuerdo con una TOA (Documento de Transferencia de Autoridad), bajo el Control Operativo del Comandante de la Fuerza de UNPROFOR (FC), aunque realmente, dada la estructura de la fuerza multinacional, se encuentra bajo el Control Operativo (OPCON) del Jefe del Sector SW, por ahora un brigadier británico. Existe también en territorio nacional una autoridad llamada «de coordinación», mientras que en zona de operaciones UNPROFOR reconoce la existencia de un «jefe de contingente», el más antiguo de los militares españoles integrados en la fuerza de protección —incluidos cuarteles generales y estados mayores—, que actualmente es un general, el jefe del cuartel general retrasado del mando de Bosnia-Herzegovina.

Yo entiendo la Operación A-B como exclusivamente terrestre, desligada de la que efectúan en el mismo amplio teatro otros ejércitos, que tan sólo le prestan apoyos concretos. Y si trato de comprenderla con amplia perspectiva, dentro del generoso marco de las operaciones militares, me veo obligado a considerarla como una operación de pequeña entidad —una agrupación, mil trescientos hombres— y limitada trascendencia, aunque en el concierto internacional tenga importancia política y en la política casera evidente repercusión social. Pero me gusta también verla como una magnífica oportunidad de adiestramiento para todos, desde el político hasta el último soldado pasando por mandos altos, medios y bajos, sin olvidar a los organismos establecidos.

Mas cuando día a día la contemplo con gafas de vista cansada, veo, de un lado, a muchos preguntando, interviniendo, concediendo o denegando permisos, y de otro, a similar número (piénsese no sólo en la AGT sino en nuestros militares integrados en los cuarteles generales multinacionales) informando y respondiendo. Y al final, a uno sólo, el jefe de la AGT, obedeciendo.

Entonces se me ocurre pensar en la guerra y en su preciso adiestramiento previo y me pregunto ¿resistiría el sistema A-B la bélica prueba? Y entonces recuerdo con regocijo mi experiencia como comandante de una fragata en el Adriático: un solo Control Operativo, OTAN o UEO; sólo un mando operativo, ALFLOT; nada más que un mensaje diario a España: TO ALFLOT INFO AJEMA; y ¡allá ellos! con su mando con veto, nosotros a lo nuestro: embargar y navegar.

Y nuestra agrupación, enlazada con España tanto por redes de HF como telefónicas, y sobre todo por satélite (INMARSAT o nuestro HISPASAT), empleando el correo electrónico y mucho más generosamente el fax (medios ambos que están exigiendo procedimientos normalizados), cumple en Bosnia una misión, desempeña unos cometidos.

Ya antes, al hablar de las tropas de UNPROFOR y sus cometidos, hemos tratado, aunque con superficialidad fuere, de misiones, obligaciones, trabajos, etc., cometidos en suma. No son éstas horas adecuadas para agobiar, con descripciones prolijas o detalladas enumeraciones, a quien conmigo hasta aquí haya llegado. Aquello que allí dijimos es lo que nuestros soldados hacen.

Pero es que, además —lo siento lector, sólo un momento—, además, decía, nuestros hombres tienen que negociar y ayudar a reconstruir... Mostar.

Por nuestra AOR pasan tres líneas de frente, fruto de la pugna entre las tres comunidades bosnias. En una de aquéllas, la croata musulmana, las espadas están envainadas. En las otras, las que tienen a los serbios por enemigo, las armas están tan prestas que diariamente registran explosiones. Y entre las tres facciones hay que negociar, avanzando un día dos pasos para retroceder al siguiente uno, o tres. Existen procedimientos y métodos para lograr que un día pase un convoy, o se intercambien prisioneros, o se pueda enterrar a unos muertos; complicadas normas técnicas y psicológicas que pueden reducirse a tres reglas fundamentales:

- No mentir ni distorsionar la verdad.
- No tomar partido por ninguna facción.
- Ayudar a que ellos alcancen acuerdos. Nosotros sólo somos huéspedes.

Y siempre paciencia, y más paciencia. Honradamente creo que con esta receta nuestros hombres han logrado metas impensables.

En nuestra AOR también está Mostar, actualmente bajo administración de la Unión Europea, quien debe, en resumen, desmilitarizar la ciudad y reconstruirla. Pero cada ladrillo que se pone, cada mina que se quita o desactiva, exige interminables negociaciones, y auxilio en las reparaciones, y protección a los trabajadores, y escolta a los camiones, y... Y me atrevería a decir que la UE va a remolque de nuestra Agrupación, o si se prefiere, que no habría Administración UE si nuestra AGT no estuviera allí.

## Adiós

Éste es el trabajo de cada día. Y en este quehacer, en este afán, cayeron quince de nuestros hombres: un intérprete y catorce compañeros de armas. Para ellos nuestras últimas líneas. Que vosotros, que os sacrificásteis por la paz, la hayáis encontrado; enseñadnos desde el cielo el camino que conduce a ella.

José María AGÚNDEZ BETELU





## EL SERVICIO SANITARIO EN LOS CAMPAMENTOS DE INTERNAMIENTO DE ALEMANES EN FERNANDO POO DURANTE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL. MERITORIA INTERVENCIÓN DE LA SANIDAD NAVAL (1916-1918)

### Antecedentes



ENTRO del marco de la primera guerra mundial (1914-1918), en el Camerún, protectorado alemán situado en el África Occidental, con salida al golfo de Guinea, se desarrolló un importante episodio bélico entre las tropas alemanas, de una parte, y las francesas e inglesas de otra, en el período comprendido entre el 6 de agosto de 1914 —fecha de la ruptura de hostilidades— y el 18 de febrero de 1916, fecha de la capitulación.

De la importancia de estas acciones bélicas habla que las fuerzas alemanas en el campo estaban integradas por unos 10.000 hombres, incluidos 700 combatientes blancos, y las aliadas por unos 15.000, indígenas africanos en la inmensa mayoría.

Dos personajes destacan de la parte alemana, el coronel Zimmermann y el



La entrada de uno de los campamentos.

gobernador Ebermaier, y otros dos en la parte aliada, los generales Aymerich y Cunliffe, que llevaron la responsabilidad de las acciones bélicas.

No vamos a entrar en el detalle de la contienda, por cuanto que nuestro relato comienza precisamente cuando, el 4 de febrero de 1916, Zimmermann, consciente de la proximidad de las columnas francesa e inglesa, decide poner fin a la lucha, y junto al gobernador Ebermaier, 823 alemanes —incluso civiles— y sus tropas indígenas, abandonan Yaoundé y entran en la Guinea española. Después le seguirían el resto de las fuerzas.

### **Internamiento de las tropas alemanas**

La elección de entrar en la colonia española fue en razón de su proximidad; las tropas alemanas y su séquito, en número de 11.830 individuos entre oficiales y soldados —5.621— y el resto mujeres, criados y niños, pasaron la frontera.

Poco después —abril de 1916— las autoridades españolas deciden internar a dicho contingente en territorio insular, concretamente en la isla de Fernando Poo, próxima al continente y que pertenecía al dominio de España desde 1778, tras el tratado de El Pardo.

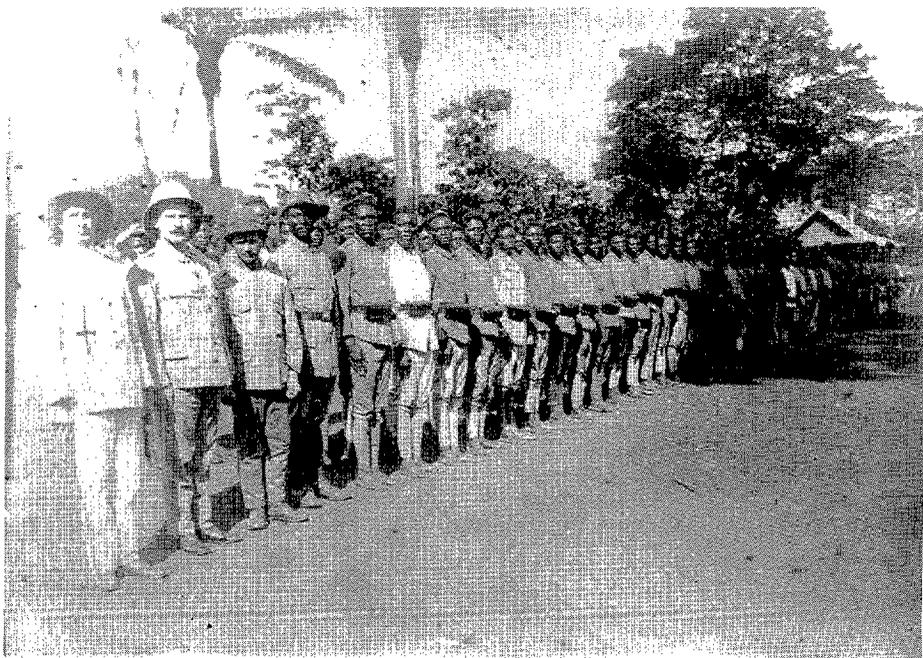
Todo tuvo que improvisarse, pero al final fueron agrupados en tres campamentos; las fuerzas alemanas europeas fueron trasladadas a la Península hasta la terminación de dichos campamentos, quedando sólo un centenar.

Parte de las fuerzas del español Regimiento Expedicionario de Infantería de Marina en Larache fueron transportadas a Fernando Poo para colaborar en el control de la situación. Por cierto que por una disposición de 1917 a estas fuerzas se les homologó sus haberes con los de la guardia colonial, más altos.

### Estudio de la colonia de Fernando Poo, previo a la llegada de las tropas alemanas

En los años de estos relatos, en Fernando Poo, la higiene en todos los órdenes era rudimentaria, elementalísima y venía arrastrando costumbres ancestrales de la población negra, que vivía inmersa en una zona, si bien privilegiada en el aspecto geoestratégico, insana por su situación en los trópicos, al extremo que los ingleses acostumbraban a denominarla «isla de la muerte», antes de que el almirante Waneu decidiera abandonarla, poco antes de 1833, fecha de la toma de posesión por los españoles.

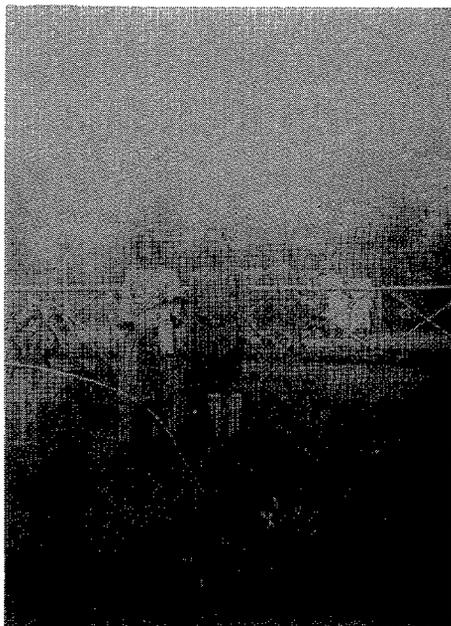
Su orografía, de altas montañas coetáneas en su aparición e hijas del mismo fenómeno plutónico, es continuación de la sierra del Camerún.



Tropas indígenas alemanas en Fernando Poo.

De otra parte, de la belleza de esta tierra habla la denominación con que los portugueses la conocían, en el siglo XVIII, «isla Formosa». Stanley la califica de «oasis de África» y es incuestionable su riqueza en maderas nobles—caoba y ébano, entre ellas— explotadas al cuidado de los krumanes, bajo severos castigos disciplina-rios. Su fauna era riquísima y la flora estaba representada por gramíneas y especies forestales como el mango, cocotero y elais.

Pero las condiciones de salubridad en que vivían los aborígenes negros eran de lo más lamentable: en la capital de la isla no existía ni agua ni alcantarillado, el río Cónsul a su paso actuaba de piscina obligada y a la vez lavadero público. El cementerio, miserable, se situaba dentro del casco



Matrimonio de krumanes.



Rodrigo Suárez Zamora.

de la población y hasta el hospital era más que deficiente, con techo de cinc que proporcionaba noches muy frías y días calurosos. El paludismo era endémico; las epidemias de fiebre amarilla y viruela provocaban bajas abundantísimas. El negro, en fin, alimentado casi exclusivamente por yuca y plátanos, si bien de aspecto robusto, ocultaba frecuentes caquexias; era desaseado, sucio y casi siempre estaba alcoholizado.

Este estado de cosas presentaba la isla de Fernando Poo cuando las tropas alemanas fueron internadas, procedentes del Camerún.

### Cuidado sanitario

Al ingresar en los campamentos de Fernando Poo, los internados alemanes



Luis Figueras  
Ballester.



Luis Mena  
Burgos.

y su séquito presentaban un estado bastante deficiente. No en balde acababan de sufrir todo género de privaciones con numerosos heridos y enfermos, tras durísima campaña.

Del cuidado sanitario en dichos campamentos se encargaron inicialmente médicos alemanes, ayudados por los padres Bauneister y Schuster, que realizaron una magnífica labor, y pronto obtuvieron una franca mejoría de los internados «hasta el extremo que basta verlos para darse cuenta de ello».

A partir de febrero de 1917 fueron sustituidos por médicos españoles pertenecientes al Cuerpo de Sanidad de la Armada. Estos médicos fueron: don Antonio González Romero, médico primero, como Jefe de Sanidad y director del Hospital de Indígenas; don Rodrigo Suárez Zamora, encargado de la enfermería del campamento y de la Jefatura de Sanidad de la Zona; don Horacio Olivares y don Luis Figueras Ballester, que atendieron las enfermerías establecidas en los campamentos, y don Luis Mena Burgos.



Plácido Huerta Naves.

Además de los ya mencionados debe destacarse la labor realizada por don Plácido Huerta Naves, que permaneció en aquellas inhóspitas tierras entre 1917-1919. Puede decirse de este médico de la Armada —alcanzaría el empleo de comandante— que fue el primero de los médicos que solicitó voluntariamente su incorporación a Fernando Poo y dedicó gran parte de su vida militar

y profesional al estudio sanitario de la colonia. En 1920, en la situación de supernumerario, continuaba por aquellas tierras dedicado al estudio de la patología tropical con gran entusiasmo y durante largos años tuvo este cometido en el Hospital Reina Cristina de Santa Isabel de Fernando Poo, logrando reducir, con su personal aportación, la mortalidad por fiebre biliosa hemoglobinúrica, en un 80 por 100.

Colaboraron con ellos, el Dr. Hilfrich, médico alemán, que llevaba la dirección del Hospital de Europeos, así como los practicantes españoles y alemanes, tanto en los hospitales y enfermerías, como en los depósitos de medicamentos, sin olvidar a los practicantes indígenas.

## Informe sanitario

La escasez de alimentos en la colonia para tan gran número de internados y la depresión moral y material producida por la campaña, contribuyeron a la mortalidad de los primeros meses. Después mejoró todo al solventarse en gran manera ambas cosas y racionalizarse los trabajos de profilaxis e higienización.

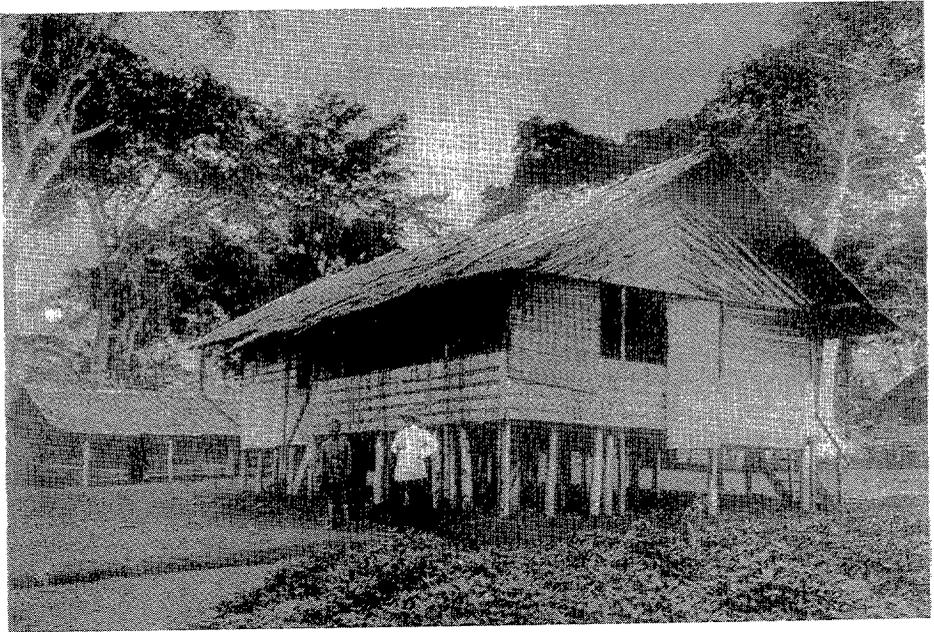
No obstante, se puede afirmar que la mortalidad fue reducidísima y la morbilidad exigua. Entre 1916-1918 fallecieron 409 indígenas y europeos sólo tres. Como hecho anecdótico diremos que nacieron 32 niños.

En 16 de marzo de 1917, desde Santa Isabel de Fernando Poo, el jefe de sanidad de los campamentos de internamiento, el Médico primero don Antonio González informaba sobre el estado general de los campamentos, con respecto a las condiciones higiénicas. Aclaraba que dicho estado sanitario debía de conceptuarse como bueno al haberse implantado todas las medidas profilácticas aconsejadas por la higiene militar para prevenir las enfermedades epidémicas.

Efectivamente, inmediatamente se pusieron en marcha toda clase de medidas encaminadas a mejorar el estado sanitario de dicho personal, muy especialmente se vigilaba la posible aparición de las epidemias llamadas pestilenciales, las más mortíferas.

La patología de los indígenas estaba reducida en gran manera a las clásicas enfermedades tropicales, la malaria —endémica— y la tripanosomiasis o enfermedad del sueño, sobre la que tanto trabajó don Luis Figueras en el campamento de Bokoko. También la disentería y las enfermedades de la piel, debido a la falta de cultura de los indígenas que no ponían en práctica las medidas de higiene privada, necesarias para evitar las infecciones por el agua.

Don Luis Figueras remite en 13 de septiembre de 1917 una nueva Memoria sobre el estado sanitario de las fuerzas indígenas alemanas internadas y su séquito, a petición del Comandante Jefe de las Fuerzas Internadas. En ella se



Casa del médico. Está construida sobre estacas que la separan del suelo, preservándola de la humedad y de los reptiles.

relata que se sustituyeron las iniciales chozas para el soldado por otras de mayores dimensiones. Comenta el doctor Figueras que eran frecuentes las formaciones queloideas, provocadas por los mismos indígenas, para adornarse. Abundaban las enfermedades venéreas, lo que «no es de extrañar dado el género de vida» que llevaban.

El paludismo era frecuente, sobre todo en niños «a pesar de la relativa inmunidad de la raza negra». Había un promedio diario de 50/60 enfermos. La medicación suministrada como medida profiláctica era la quinina, que en dosis de 20 centigramos mata el paludismo.

Las hernias eran el verdadero azote de los trabajadores indígenas.

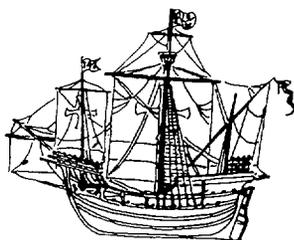
## Recompensas

Para recompensar la excepcional labor de los médicos de la Armada en esta acción humanitaria, desarrollada en condiciones de penuria, debida en parte a los pocos medios existentes, con escasas y tardías comunicaciones, casi reducidas a los botes y cayucos, diestramente manipulados por los citados krumanes, y lejanía con la metrópoli, se les recompensó con la cruz blanca del Mérito Naval.

Las Autoridades españolas, efectivamente, realizaron un gran esfuerzo en

todos los órdenes, y debe destacarse el celo puesto por los gobernadores de la Guinea española don Ángel Barrera (1917) y don Luis Dabán (1918).

Manuel MARTÍNEZ CERRO  
Coronel de Farmacia



#### BIBLIOGRAFÍA

- «Diario Oficial de Marina» núm. 288, de 1916.  
«Diario Oficial de Marina» núm. 248, de 1917.  
«Diario Oficial de Marina» núm. 152, de 1919.  
Expedientes personales de los médicos de la Armada don Antonio González, don Luis Figueras y don Plácido Huertas. Archivo-Museo «Don Álvaro de Bazán». El Viso del Marqués (Ciudad Real).  
GUTIÉRREZ PALLARDÓ, Emilio: *Contribución al estudio de la Higiene en Fernando Poo. Memoria*. Revista General de Marina, 1903.  
RODRÍGUEZ DELGADO, Ramón: *La actuación de los médicos de la Armada en los hospitales y enfermerías de los campamentos de internados alemanes en Fernando Poo*. Revista de Sanidad de la Armada, 1918.  
Las fotografías han sido suministradas por don Luis Mena Sintés y don José M.<sup>a</sup> Suárez Robledano, hijo y nieto, respectivamente, de don Luis Mena Burgos y don Rodrigo Suárez Zamora.



## M I S C E L Á N E A

“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.

### 24.047.—Hace cien años

Comienza este cuaderno de febrero de 1895 con un artículo titulado *Memoria escrita por el comandante de la corbeta «Nautilus» respecto al viaje que verificó este buque en los años del 92 al 94*; es continuación del cuaderno anterior, y final; el comandante era el capitán de fragata don Fernando Villaamil, y se publicaba «con arreglo á lo que dispone la Real Orden de 15 Diciembre 1894». Sigue *La bandera y el gallardete nacionales*, por don Antonio Díaz Cañedo, teniente de navío; estudia aquí «la bandera, incluyendo escritos sobre el cambio de la bandera nacional de la Marina, etc.». Se continúa con *La manera de obrar del aceite para suavizar las olas en la mar*; es su

autor el doctor Charles A. White, de Washington, Estados Unidos; se trata de unas observaciones, como expresión de su opinión «en la manera de obrar del aceite en mares agitados y ayudar á distinguir la diferencia que hay entre los efectos del rozamiento del agua con el aire y los del rozamiento del agua con el fondo». *El combate naval de Ya-Lu entre chinos y japoneses*, es una conferencia dada en el Ateneo de Madrid por el capitán de navío y diputado a Cortes don Ramón Auñón y Villalón, el día 13 de diciembre de 1894; estudió el combate y unidades que tomaron parte, así como el conflicto entre China y Japón. *Tres ligeras ideas reformistas para las construcciones navales futuras*, por don Mariano Rubio Muñoz, teniente de navío. Sigue *El primer almirante de Castilla*, por don Antonio Díaz Cañedo, teniente de navío; se refiere al burgalés don Ramón de Bonifaz. *La Geodesia y sus relaciones con la Geología*, por M. H. Faye, traducido por don L. Bayo y López, teniente de navío de primera. *Cañón de 14 c/m. Mod. 1883 transformado á carga simultánea*, por don Ramón Albarrán, teniente coronel de Artillería de la Armada. *Reglas para prevenir abordajes en la mar*, aprobadas por Real Orden de 12 de octubre último, con algunas modificaciones. *Vocabulario de las pólvoras y explosivos modernos*, continuación de anteriores cuadernos; desde «Romita», hasta «Sierpecilla», continuará.

En *Noticias varias*, encontramos entre otras: *Estados Unidos: Operaciones navales durante la noche*, tomada del «Army and Navy Gazette», se refiere al empleo de los torpederos atacando a los cruceros, resultando la acción de armas nocturna «favorable á los cruceros». *Buques de la Cruz Roja*, tomada del «United Service Gazette», trata de un proyecto de buque que acompañará á las escuadras.

*Bibliografía*, con la reseña de varios libros, revistas y periódicos españoles y extranjeros. *Advertencia*. Erratas del cuaderno 6.º, tomo XXXV. *Apéndice*, con disposiciones relativas al personal de los distintos cuerpos de la Armada hasta el día 25 de enero de 1895. Varios cuadros, mapas y otras ilustraciones acompañan al cuaderno.

J. F. G.

24.048.—Marineros, pastores y pordioseros



El almirante francés Villeneuve, comandante en jefe de la escuadra combinada hispano-francesa en 1805, expresaba su satisfacción a su ministro Decrés por los cambios de navíos, en carta de 24 de septiembre de 1805, en la que dice:

*Los 15 navíos de que ha de constar la escuadra española están en bahía, a excepción del*

*«Santa Ana» de 120 cañones, que, sin embargo, ha salido ya de los caños de La Carraca. Se nota, no obstante, que la escuadra española se encuentra sumamente falta de marineros y de dinero para su habilitación. Causa pena ver unos navíos tan hermosos y tan fuertes tripulados por pastores y pordioseros.*

Con ello se alude a la numerosa clase de grumetes recogida en las levas. Pensamos que no dejaría de influir, por desgracia, en el calificativo de pordiosero la vista del vestuario de

nuestras dotaciones, de cuyo deplorable estado tanto se lamentaban los almirantes españoles.

Al mismo tiempo, Villeneuve envió a París el estado de situación de la fuerza de los buques franceses, correspondiente a esa misma fecha de la carta antes citada, y decía: *VE observará que nuestra falta de tripulantes asciende a 2.207 individuos, y que además, hay 649 en los hospitales de Cádiz...*

J. L. T.

#### 24.049.—Cambio de nombre



No han sido infrecuentes estos cambios en los buques de la Armada, a menudo como consecuencia de los avatares políticos de nuestra agitada Historia. De breve y minúsculo puede calificarse el experimentado por la longeva fragata blindada *Vitoria*: breve por su duración entre 1870 y 1873, que fue la del reinado de don Amadeo I, y minúsculo porque consistió solamente en intercalar una *c* pasando a llamarse *Victoria*. Ello se hizo en honor de la nueva reina, doña María Victoria, que de soltera ostentaba el hidráulico título de Princesa dal Pozzo della Cisterna.

Con la abdicación del caballeroso y desengañado rey y la proclamación de la I República, entre otras muchas cosas perdidas figuró la *c* de la fragata, que recuperó su antiguo nombre de la capital alavesa —que no es, a su vez, sino corrupción del nombre que le impuso su refundador, el rey Leovigildo, para celebrar

su triunfo obtenido en el 581 sobre los montaraces vascones— con el que se conmemoraba la batalla que el 21 de junio de 1813 dio un giro decisivo a la guerra de la Independencia.

La *Vitoria* fue construida en Blackwall (Inglaterra) en 1865-67; en 1869 se modernizó, cambiando toda su artillería pero conservando blindaje, máquina y calderas; también cambió de sexo, pasando a clasificarse como «guardacostas acorazado» y perdiendo, además, su gallarda arboladura para quedar con el desangelado aspecto que vemos en la figura. Se desarmó en 1908, pero no se dio al desguace hasta 1912, con la venerable edad de 47 años.

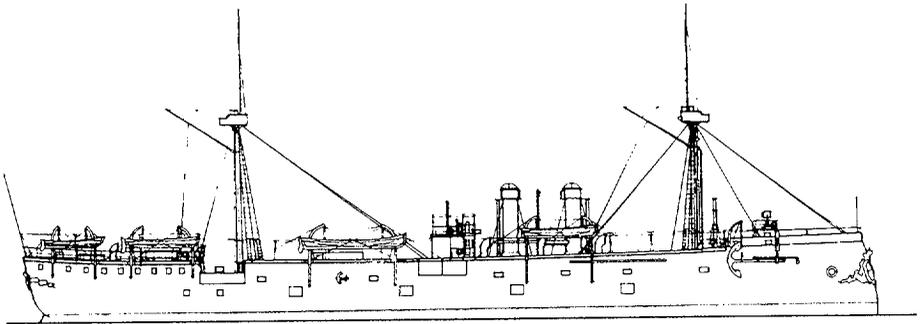
T. T.

#### 24.050.—Concepción y ejecución



El entonces teniente de navío Pérez Chao, en un estudio acerca de la enseñanza superior militar, publicado en varios números sucesivos de esta RGM en el año 1914, dice lo siguiente:

*El alto mando concibe e infiltra el entusiasmo, la moral militar, el espíritu corporativo que cumple como lema la divisa de servir bien, encomendando a ello las garantías de la ejecución que el director sólo encarrila vigilante para que marche por los cauces que sirven a sus fines. Se puede ser muy mal subordinado, pésimo ejecutor y maestro en la concepción, mentalidad servida de continuo por los espléndidos homenajes de la idea, cumbre desde la*



Guardacostas acorazado "Victoria".

que aparece clarísima a un sólo golpe de vista, toda la complejidad de una síntesis que el hombre-detalle sería incapaz de encajar en su mediocridad cerebral. Es más, el hombre-detalle es, por lo general, inepto —y ello es lógico— para las grandes concepciones.

Es decir, que habrá que estudiar, si no se ha hecho ya, cómo se resuelve este problema de ofrendar sobre la *técnica especial la generalidad del conocimiento*.

También pensamos que esta materia es un buen tema de debate para ser dilucidado en las páginas de esta REVISTA.

J. L. T.

#### 24.051.—Biografía breve



Traemos aquí la del vicealmirante don Víctor Concas y Palau, nacido en Barcelona el 12 de noviembre de 1845; ingresó en el Colegio Naval. «situado en la nueva población de San Carlos» (San Fernando, Cádiz), el 12 de julio de 1860; guardia marina de primera en 1864 embarcó a las órdenes del jefe de escuadra don Luis Hernández Pinzón, pasando al Pacífico (1); por sus conocimientos de idiomas, fue nombrado intérprete. Embarcado en la goleta *Covadonga*, de guardia marina de primera, en aguas del Pacífico, fue apresada ésta por la corbeta chilena *Esmeralda* (26-XI-1865), siendo gravemente herido y quedando prisionero de los insurgentes. El año 1867, siendo alférez de navío, lo era con antigüedad de 15 de enero de 1866, tomó parte en varios desembarcos contra los insurrectos cubanos. Ascendido a teniente de navío el año 1870, al año siguiente pasó destinado a la escuadra del Río de la Plata, del mando del almirante Polo de Bernabé, embarcado en la fragata *Almansa*, donde éste arbolaba su insignia. El año 1874, de segundo comandante de la corbeta *Santa*

*Lucía*, pasó destinado al apostadero de Filipinas, en cuyo archipiélago, y embarcado en el cañonero *Samar*, hizo la campaña de Joló, apresando al vapor alemán *Tony*; con la Comisión Hidrográfica levantó en parte las cartas de las islas del archipiélago joloano; mandando la vanguardia, compuesta por 400 marineros, tomó parte en el asalto de la fortaleza de Maibung, por cuya acción se le recompensó con el empleo de comandante de Infantería de Marina. Con motivo de la ocupación por los ingleses de la isla de Borneo, se le encargó desempeñar, cerca de éstos, una misión diplomática.

Mandando la goleta *Caridad* participó en la ocupación de Río de Oro (año 1885). Pasó, más tarde, a formar parte de la Comisión en Londres y, después, a la capitanía general del Departamento de Cádiz. El año 1890, se hizo cargo del mando de la corbeta *Nautilus*, buque escuela de guardias marinas. Con motivo de la conmemoración del IV Centenario del Descubrimiento de América se construyeron tres carabelas, réplicas de las que realizaron la gesta, dándosele a él, era capitán de fragata, el mando de esta escuadrilla, embarcando en la *Santa María*, cruzando el Atlántico, participando en Nueva York en la gran revista naval realizada con motivo de este acontecimiento, visitaron también, el río San Lorenzo y los lagos, llegando en el *Michigan*, a Chicago donde se celebraba la dicha Exposición, en la cual fue nombrado presidente del jurado de Guerra y Marina.

El año 1898 mandaba el *Infanta María Teresa* de la escuadra del almirante Cervera; tomó parte en el desgraciado combate de Santiago de Cuba (1-VII-1898), donde recibió dos heridas graves, quedando, como todos, prisionero en el hospital de Norfolk. Ya liberados, de vuelta a España de su cautiverio, se le nombró comandante militar de Marina de Bilbao, pasando, después, de comandante del guardacostas acorazado *Vitoria*. Fue, más tarde, miembro del Estado Mayor Central, ascendiendo a capitán de navío de primera clase el año 1904 y nombrado comandante general del arsenal de Cartagena. Más tarde desempeñó algunas misiones diplomáticas en el extranjero, alguna con el carácter de plenipotenciario. El año 1905, fue nombrado ministro de Marina (4 diciembre, hasta 5 de julio de 1906); en años posteriores fue senador por Tarragona y Baleares, siendo designado vitalicio el

(1) El 10 de julio de 1862 salió de Cádiz el jefe de escuadra don Luis Hernández Pinzón con las fragatas *Resolución* y *Triunfo*, para el Pacífico, con una comisión científica, incorporándoseles, en el Río de la Plata, la goleta *Covadonga*, en 4 de noviembre. El 14 de abril de 1864, don Luis Hernández Pinzón tomó posesión de las islas Chinchas.

año 1909; de nuevo, en este mismo año, pasa a ocupar la cartera de Marina (21 de octubre, hasta el 8 de febrero de 1910).

El año 1910 ascendió a contralmirante, pasando destinado al Consejo Supremo de Guerra y Marina, y a la situación de reserva a finales de este mismo año; al cambiar de denominación, ascendió a vicealmirante.

Pesc a hallarse en situación de reserva tomó parte muy activa en los proyectos de escuadra, siendo designado, por delegación del rey, árbitro entre los Estados Unidos y Panamá, «en la delimitación de la zona del Canal», quedando ambas partes de acuerdo con su actuación.

Fue presidente de la Real Sociedad de Geografía y miembro de varias sociedades científicas extranjeras; se hallaba en posesión de gran número de condecoraciones nacionales y extranjeras.

Falleció en Baños de Montemayor (Cáceres), el año 1916. En julio de 1917 fueron trasladados sus restos desde este punto a San Fernando (Cádiz); el día 11 fueron llevados al Panteón de Marinos Ilustres, donde, «en severo y artístico mausoleo», yacen sus restos.

«Fue sin duda, una de las más destacadas personalidades de su tiempo».

J. F. G.

#### 24.052.—Naufregadores y raqueros



No hace aún mucho tiempo, existía un motivo de naufragio de los buques que navegaban próximos a tierra, y no se trataba de que encallasen en bajíos o fondos rocosos, sino que era a causa de los llamados *naufregadores*, que amparándose en el mal llamado *derecho de playa* hacían señales engañosas a los buques o bien se ofrecían como prácticos para llevar al barco a buen fondeadero. Ahora esta clase de bandidos ha ido desapareciendo, aunque todavía persisten en determinados parajes de los mares del Extremo Oriente e Índico.

En esta misma categoría entraban los *raqueros* que actuaban en el mar de las Antillas, salvando por la fuerza a buques que estaban en peligro real o aparente, cobrando fuertes primas por los servicios prestados y a veces quedándose con el santo y la limosna.

Contra esta costumbre ya existía una legislación al respecto, que constituía una auténtica defensa de estas propiedades. Así, en las leyes náutico - mercantiles promulgadas en 1266 por el rey Don Alfonso X de Castilla, se lee en la 7.<sup>a</sup>: «Como las cosas que son halladas en la ribera de la mar que sean de pecio de navíos o de encallamiento deben de ser tomadas a sus dueños».

J. L. T.

#### 24.053.—Capitán



Capitán de mar y guerra fue don Tiburcio de Redín. Era navarro. Empezó sus armas en Italia y pronto fue alférez y caballero del Hábito de Santiago, honra reservada a los mejores. En la mar se batió a las órdenes de Oquendo, en la victoriosa jornada de cabo San Vicente. Siguió distinguiéndose en las tomas de las islas Nieves, San Cristóbal y San Martín, recibiendo sendos arcabuzazos en el pecho y en un brazo.

Su carácter enamorado lo llevó a correr



múltiples aventuras con las mujeres de toda clase y condición; no fueron pocas las estocadas cambiadas con corchetes... Sirvió en las flotas de Indias y en ellas fue capitán de mar y guerra, pues en ellas se aunaron primero, antes que en las flotas de guerra, los mandos militar y marinero (1607 en las de Indias).

Arrepentido de su azarosa vida, profesó como capuchino en Tarazona (1637), con el nombre de fray Francisco de Pamplona, y fue a misionar a África, al Congo. Después a América. En el viaje se vio el barco que le llevaba atacado por un corsario. Dejó por el momento la mansedumbre franciscana y con la espada contribuyó en muy gran parte a la derrota del enemigo, que, siendo como era holandés, tuvo como hereje, en el sentir de entonces.

Murió santamente en La Guaira, en 1651; y hasta «en olor de santidad». Allí espera la resurrección de los muertos tan bravo capitán de mar y guerra, pero ya como humilde hijo de San Francisco.

C. M.-V.

#### 24.054.—Salvamento



En la primera década de este siglo, que se encuentra ahora en sus postrimerías, el capitán de corbeta de la Marina francesa M. Banaré propuso un sistema muy original para el salvamento de los centenares, y aun miles, de personas embarcadas en un trasatlántico en peligro de naufragar. Para ello convierte el castillo de proa y el alcázar en dos grandes almadías metálicas insumergibles, la una de 27-7-4 metros y la otra de 30-7-4 metros, capaces para llevar a unas dos mil personas en total, con víveres y aguada para una semana. Estos dos grandes cajones metálicos irían unidos al buque de forma muy sencilla, y cuando éste se hundiera, las dos gigantescas balsas quedarían a flote.

No tenemos noticia de cómo era esta unión sencilla, pero nos asalta la duda de que si se llegó a experimentar tal invento, las pruebas no debieron ser satisfactorias, ya que no existe constancia de haber logrado una realización material exitosa.

J. L. T.

#### 24.055.—Armada



Las Armadas en el siglo XVI se componían en su mayor parte de buques

particulares a cuyos dueños o capitanes se les daba el nombramiento de capitanes de guerra, según se deduce de una Real Cédula expedida en 23 de noviembre de 1592, en la que se previno que, habiendo arribado en Santander don Antonio de Oquendo, se despidiesen todos los navíos y galeones de su escuadra que fuesen de particulares, exceptuando la *Capitana* y *Almiranta*, que eran de S. M., así como del contrato que en 1662 hizo don Pedro de Agüero, para la construcción de cuatro navíos de 500 toneladas cada uno, en los astilleros de Colindres y Guarnizo, debiéndolos entregar en el puerto de Santoña y por lo cual debía pagárseles 32 ducados por tonelada y mil por los repuestos de cada buque.

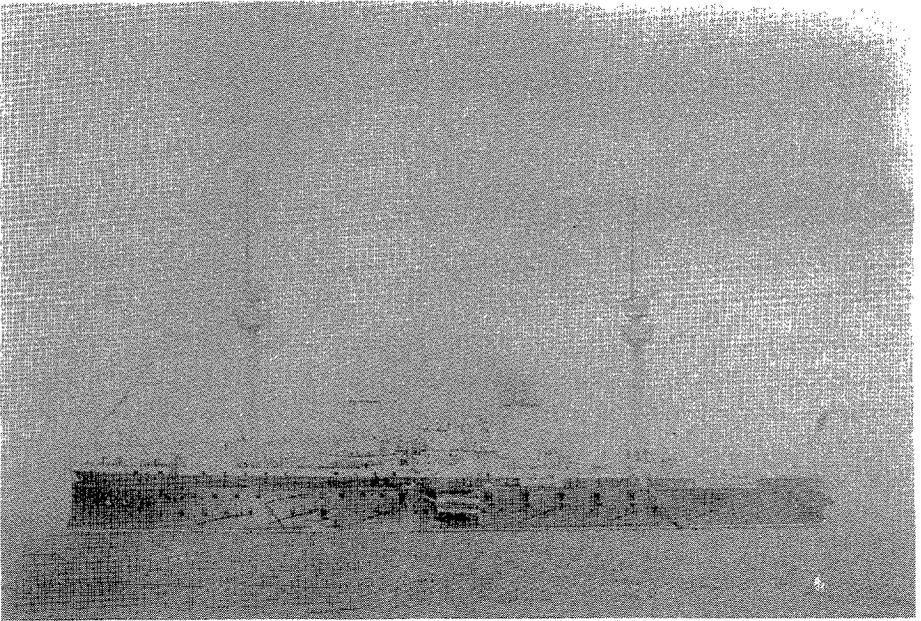
A R D .

#### 24.056.—El Solitario



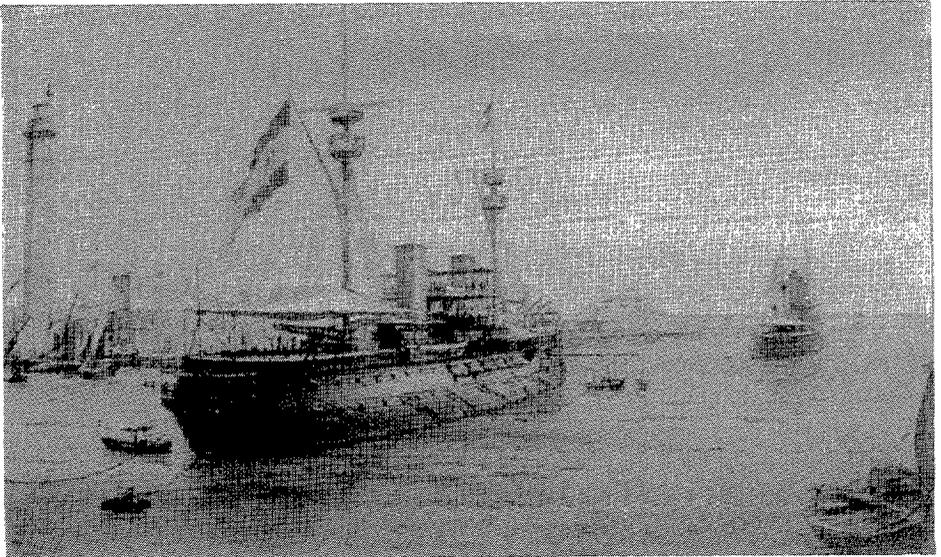
No nos referimos al célebre tango, sino al *Pelajo*, nuestro primero y

durante muchos años único acorazado, que por su singularidad fue apodado así por la guasa de nuestra gente. Resultó de la iniciativa del almirante Antequera, que de haber tenido continuación en un programa seriamente realizado hubiera podido ahorrarnos las amarguras del 98. Incluso, nuestro atraso industrial obligó a que éste, como otros muchos buques, se construyera en el extranjero: en efecto, se arboló su quilla en los astilleros de La Seyne, de Tolón, para ser botado el 5 de febrero de 1887 con gran solemnidad y entregado a la Armada dos años después. Estaba armado con sendas piezas «González Hontoria» de 32 cm a proa y popa y otras dos de 28 cm a las bandas, todas en torres barbetas protegidas con blindaje de 40 cm. La batería media se componía inicialmente de 12 cañones de 12 cm, sustituidos después por nueve de 14 cm y uno de 16 cm a proa, más varias de tiro rápido, ametralladoras y seis tubos de lanzar. En pruebas, sus 9.950 toneladas llegaron a moverse a la modesta velocidad de 16 nudos, gracias a dos máquinas alternativas verticales



que movían sendos ejes propulsores, alimentadas por 16 calderas Niclause, con una potencia de 8.000 caballos a tiro forzado, después de la modernización a que se le sometió en su astillero natal.

Formó parte de la escuadra del almirante Cámara, que no pudo cruzar el canal de Suez para acudir en auxilio de las Filipinas a causa de los manejos diplomáticos del adversario, que no se supieron contrarrestar. En la foto en



color, que reproduce el cuadro del pintor norteamericano Ian Marshall, publicado en su libro «Ironclads and Paddlers», le vemos fondeado en Port Said por la popa del crucero *Carlos V*, también único en su clase, durante la infructuosa espera. Tan sólo entró en fuego en 1909, durante la guerra del Rif, en operaciones de bombardeo de costa; la mayor parte de su larga vida estuvo dedicada a misiones de representación —lo que irónicamente solemos llamar «bodas y bautizos»— figurando en la Lista Oficial de Buques hasta 1923, si bien los últimos años como buque escuela para marinería y cabos de cañón. Finalmente, careciendo ya de todo valor militar, se subastó y vendió para desguace en 1925.

G. Y.

**24.057.—Temperatura del mar deducida por la resistencia eléctrica**



Tomada de la «Revista de Industria é Inventiones», nuestra REVISTA.

en su sección de *Noticias Varias*, del cuaderno de febrero de 1895, daba la que aquí transcribimos:

«Ya sabemos que hay termómetros propios para señalar la máxima y mínima temperatura; pero cuando se trata de las grandes profundidades del Océano, no siempre son prácticos estos instrumentos al objeto de conocer esta temperatura.

Parece más exacto el determinar la de las aguas del fondo de un mar por la determinación de la resistencia eléctrica que presenta un cable telegráfico que repose en él, toda vez que con el aumento de temperatura aumenta también la resistencia eléctrica.

Puesta en práctica esta idea, cómoda y rápidamente se ha determinado desde el continente que la temperatura del fondo del Océano Atlántico es de 2°,8.

Por los medios conocidos hasta ahora se había hallado que esa temperatura es de 1°.1; pero now merece más fe el indicado anterior procedimiento, puesto que existen tablas que expresan la relación entre los grados termométricos y los ohms de resistencia eléctrica.

Es esta otra aplicación de la electricidad, de fácil uso y gran provecho científico, dado el

número considerable de cables que existen ya en los mares de alguna considerable importancia».

Hay que ver la de «aplicaciones» que tiene la dichosa electricidad, todas de «fácil uso».

J. F. G.

**24.058.—Piratas aprovechados**



Los piratas ingleses Drake y Cavendish, de nefasta memoria, hicieron sus navegaciones por el Pacífico gracias a los pilotos españoles prisioneros, utilizando sus cartas, derroteros e instrucciones. De Drake fueron prisioneros los pilotos Alonso Sánchez Corchero y Martín de Aguirre, que al parecer fueron bien tratados. No ocurrió lo mismo con el prisionero de Cavendish, el piloto del galeón *Santa Ana*, al que ahorcó, con gran regocijo de su dotación, cuando ya no le hacía falta.

Por cierto, que Drake puso en su escudo de armas, otorgado por la reina de Inglaterra, lo que sólo Juan Sebastián Elcano tenía derecho a ostentar: *Primus me circumdedisti*. Para que ello fuera verdad debió de añadirle *pirateando*.

J. L. T.

**24.059.—Santiago**

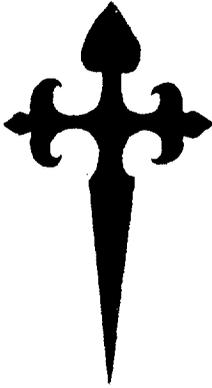


Santiago también en la mar, podríamos completar.

Se trata de un milagro del Santo Patrón, recogido por el Códice Calixtino empleado en sus lecturas monacales.

Dice de un barco que con peregrinos iba a Tierra Santa. Lo mandaba un capitán llamado Frimoso. Fue atacado por otro de moros, pirata, mandado por un tal Avito Maimón.

Combatieron las dos naves, en la lucha cayó al mar entre los dos barcos el capitán cristiano, «armado de loriga, yelmo y escudo». Se hundió rápidamente... Se encomendó al Apóstol Santiago. Sigue el códice: «Acorriole el Apóstol, apareciéndosele en el fondo del mar; tomole por la mano y pusole a salvo encima de su barco...». Dirigiéndose luego el Señor Santiago al moro díjole estas palabras que todos oyeron a bordo de su nave: «Señor da barca se



non deixades a estos cristianos eu farey que tu e tua barca, con todos los teus, seyades metidos en seu poder». Siguió: «Non soo eu Deus do mar, mais servente do Deus dél, que acorro aos que me chaman in seus perigoos así en la mar como en terra...». Y la nave del moro «comenzó a peligrar...». Mientras el capitán Frimoso lograba llevar a buen puerto su nave.

Agradecido y devoto fue en romería a Compostela y puso en conocimiento de los señores canónigos el milagro. Ellos se regocijaron mucho y dispusieron se celebrase una solemne procesión en acción de gracias.

Del barco del moro Avito no dice más el Códice Calixtino. Seguramente, por dejar a los cristianos, pudo seguir su navegación después de pasado el peligro con que había sido amenazado... ¡Laus Deo!

C. M.-V.

#### 24.060.—Almirante



En el año 1737 invistió Felipe V a su hijo Don Felipe con la dignidad de almirante, dándole el mando de toda la Marina, con el ejercicio de la jurisdicción civil y criminal y estableciendo por Real Cédula, dada en Aranjuez en 21 de junio del mismo año, una Junta o Consejo del Almirantazgo, compuesto de los tenientes generales Marí, Cornejo, y Torre y de un secretario, cuyo cargo recayó en don Zenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada y comisario ordenador de Marina.

A. R. D.

#### 24.061.—Os annaes ha'100 años



También nuestra querida compañera, la revista portuguesa «Anais do Clube Militar Naval», tiene, como ven, su sección dedicada a recordar los pasados cien años; aquí da noticias nacionales y extranjeras, así en el número de abril-junio de 1992 (vol. CXXII), dice:

«*Hespanha*

O governo hespanhol, que tencionou mandar a fragata *Numancia* a Toulon, a fim de ser modificada e receber novo armamento, decidiu, cedendo á opinião da imprensa, que os trabalhos de transformação fossen feitos em Carthagena e a artilheria fornecida pelas fabricas nacionaes.»

En el número correspondiente a enero-marzo de 1994, leemos lo que aquí transcribimos, interesante, veamos:

«*Prioridade da chegada dos portugueses à Terra Nova*

N'um instructivo artigo do *Cosmos*, sobre a French Shore na costa da Terra Nova, principalmente a respeito do conflicto que ha pouco tempo tomou un caracter mais grave, diz-se ahi o seguinte, que nem sempre tem sido admitido por francezes.

«É sobre a pretendida descoberta da Terra Nova por Cabot e a posse em nome do rei de Inglaterra, que os ingleses se apoiam para fazer remontar a origem da sua soberania sobre este paiz e para nos contestar o caracter exclusivo dos direitos, que nos conservou o tratado de Utrecht. Ora, segundo temos demonstrado, a these dos ingleses, que se basea no privilegio do primeiro occupante, não é de modo algum provado, e se volta mesmo contra elles, porque é aos portugueses que cabem esses direitos.»

«Sabe-se, por documentos certos, que o navegador portuguez Corte Real, partindo de Lisboa no anno de 1501, avistou terra, pelos 50º de latitude, a um paiz completamente desenvolvido, que uma carta contemporanea permite identificar com a costa éste da Terra Nova, contornou esta costa n'uma extensão de 500 milhas, para o norte.»

«O que prova bem que os portugueses foram os primeiros a explorar esta costa, é o grande numero de palavras da sua lingua que ha na costa éste da Terra Nova e que uma occupaço de mais de trez seculos, pelos ingleses, não tem podido fazer desaparecer, como: cabo Raso, bahia da Conceição, havre de Catalina, bahia da Trindade, cabo da Boa Vista, ilha do Fogo, ilha do Bacalhau, etc.»  
 «Nas cartas do último seculo, toda esta costa era ainda chamada costa portuguesa.»

L. F. F.

**24.062.—Guardias marinas**



De 1908 a 1912 realizaban estudios y prácticas en los buques de la Escuadra y Escuela de Aplicación tres oficiales del Ejército uruguayo, cinco guardias marinas peruanos y cuatro colombianos, para ser promovidos a oficiales de la Armada en sus respectivos países.

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

**24.063.—Tercios**



Llamábase antiguamente Tercios de la Armada a la tropa de Infantería que guarnecía las galeras; de estos Tercios formó Carlos V el Regimiento de la Mar de Nápoles, que con el Tercio de la Infantería de la Armada y Flotas, que servía en los galeones de la Carrera de las Indias, fue la base de los cuatro batallones denominados de la Armada, Marina, Océano y Bajeles, que se formaron en 28 de abril de 1717, núcleo, a su vez, de los doce batallones de Marina que se organizaron después por la Ordenanza de 4 de mayo de 1718, que es de donde data la constitución definitiva del Cuerpo de Infantería de Marina.

A. R. D.

**24.064.—Marineros-soldados**



Para operar como fuerza avanzada en tierra, y pronto, en Noruega, desembarcaron de los buques británicos, que enseguida estuvieron presentes, 300 hombres



en Mansos y otros 600 en Aalesund. Así lo dispuso el almirante lord Cork, que a la sazón era el jefe de aquel teatro de operaciones por la parte aliada. Pensó lord Cork, como ya antes había dicho Cernates que «la diligencia, en las cosas de la guerra, era madre de la ventura...». Se trataba de ocupar enseguida posiciones de partida para atacar Trondheim en cuanto llegasen las tropas que se alistaban a toda prisa en Escocia. Lord Cork tenía también la responsabilidad sobre Narvik.

A este fiordo remoto habían llegado antes destructores alemanes, en operación relámpago, transportando tropas alpinas del general Dietl, que fueron hundidas por fuerzas navales británicas en su mayor parte. La marinería de aquéllos hubo de combatir como infantes, junto a los soldados alpinos ¡un buen contraste en su servicio!...

Así, una vez más en la Historia, los marineros de uno y otro bando fueron obligados por las circunstancias a batirse como soldados, y cuando ocurre, el amor propio, el sentido del honor, hace maravillas.

C. M.-V.

**24.065.—Buques de la Cruz Roja**



Tomada del «United Service Gazette», nuestra REVISTA, en su cuaderno de febrero de 1895, sección de *Noticias Varias*, daba la que a continuación transcribimos:

«Aunque en general se preven algunas dificultades, ha sido bien acogido el proyecto de

celebrar una conferencia semejante á la de Ginebra, á fin de tratar de la posibilidad de formular un reglamento para el establecimiento de buques de la Cruz Roja, que desempeñasen, respecto á los heridos en combates navales, servicios análogos á los llevados á cabo por dicha sociedad durante las guerras más recientes en las batallas en tierra. Buques hospitales acompañaron la escuadra del Mediterráneo en 1677-78, en aquella época al mando del Almirante Sir John Narborough, habiéndose enviado desde entonces buques hospitales á la base naval de operaciones.

El buque de la Cruz Roja, sin embargo, que se proyecta, está destinado á acompañar á las escuadras en combate, á distancia competente conciliable con sus condiciones de seguridad y en disposición de salvar las vidas de los combatientes de ambas partes que pudieran estar ahogándose después de haberse ido á pique sus buques por medio de la embestida ó de proyectiles. Es de creer que si el *Victoria* se hubiera ido á pique en combate pocos se habrían salvado. Tocante á este asunto, parece que un Oficial japonés dijo, refiriéndose á la tripulación de un buque chino que se iba á pique: *Les oíamos implorar salvación, pero no había lugar á pensar en eso entonces*.

J. F. G.

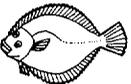
**24.066.—Maestro**



Para que los cadetes de Infantería de Marina pudieran adquirir la instrucción necesaria en el servicio, se creó en cada Departamento una Academia de Infantería de Marina dirigida por un capitán al que se denominaba Maestro de Cadetes.

A. R. D.

**24.067.—De re amphibia**



No podía faltar la nota anfibia en la larga lucha que tuvieron los nuestros contra los indómitos araucanos, descrita poética y verazmente por el capítulo don Alonso de Ercilla: un desembarco *presuroso* que aparece tras el título de un capítulo: «La batalla que los marineros y soldados que habían quedado en guarda de los navíos tuvieron en la

marina con los enemigos»... Se está reforzando el fuerte de Penco, reciamente embestido por los valientes araucanos... media el siglo XVI. Dice Ercilla:

«La gente que en las naos había quedado./ viendo el rumor y priesa repentina./cual salta luego arriba desarmado./cual con rodela, cual con coracina;/quien se arroja al batel y quien a nado/piensa arribar más presto a la marina./llamando a cada cual a quien debía./ y ninguno aguardaba compañía.»

Pero a pesar de esta improvisación (tan poco recomendable para una acción anfibia), se organizan:

«Así a nado y a remo con gran pena/el molesto y prolijo mar cortaron./y en la ribera y descada arena/casi todos a un tiempo pic tomaron/dónde con disciplina y orden buena/ un cerrado escuadrón luego formaron./marchando a socorrer a los amigos/ por medio de las armas y enemigos.»

Penco era un fuerte de gran importancia para la defensa de la cercana ciudad de Concepción, punto marítimo de la llegada de los escasos refuerzos que por los nuestros podían esperarse.

C. M.-V.

**24.068.—Marino desgraciado**



Lo fue, y en no poca medida, el jefe de escuadra don José María de Vargas Varáez, comandante general del Departamento de Ferrol, asesinado el 10 de febrero de 1810 por las turbas amotinadas con motivo de los atrasos que se debían a la Maestranza del arsenal.

Una crónica de la época describe desgarradamente las circunstancias del acontecimiento: «Había llegado la miseria a tal extremo en el Departamento del Ferrol que hacía ocho meses que no se pagaba a ninguna de las clases. El mismo Vargas, víctima de la estrechez, había tenido que vender los últimos cubiertos de plata que le quedaban para no morir de hambre, presentando la dimisión de su cargo,

que era imposible ejercer en tan gravísimas circunstancias. El mismo día que debía llegar su relevo surgió la catástrofe por la calumnia de unas mujerzuelas que corrieron la voz de que el general tenía oculto el dinero que el Gobierno le había mandado para los pagos y pensaba marcharse con él. Alborotado el populacho, en el que figuraban individuos de la Maestranza, asaltaron el arsenal, y allanando las habitaciones donde vivía Vargas, lo sacaron golpeado y herido hasta los primeros árboles de la alameda, donde una desalmada mujer apodada "La Alarcona" le infirió con un compás de carpintero la primera puñalada. El cadáver del infortunado general fue arrastrado por las calles del Esteiro y abandonado en las galerías de la Intendencia».

Vargas y Varáz era un excelente marino con una brillante hoja de servicios. Había estado en los combates del cabo de San Vicente y de Trafalgar, donde resultó malherido. Ascendido en 1806 a jefe de Escuadra, en 1809 fue destinado al mando en que murió, víctima de su deber y de las miserias dolorosas de la patria.

J. C. P.

24.069.—Definición



El doctor don Diego García de Palacio, en su *Instrucción náutica para*

*el buen uso y regimiento de las Naos, su traza y gobierno conforme á la altura de México* (México, 1587), incluye un «diálogo entre un montañés y un vizcaíno»; en él, entre otras cosas, da algunas definiciones de lo que son los varios componentes de la tripulación de un barco. Aquí se trata de saber ¿quién es?, cualidades y obligaciones del paje.

«Los pajes son muchachos desde trece á diez y siete años: su obligación y ejercicio es, en las mañanas, cantar los buenos días, y á la tarde, después de anochecido, las buenas noches. A boca de noche, la oracion, encomendando en ella á las ánimas del purgatorio para que recen un Pater noster y Ave María.

Barrer todas las tardes y mañanas las cubiertas y alojamientos de la infantería. Hacer filárcegas y cordones, y traerlos en las cintas para cuando los pidieren los marineros. A boca de noche, traer en una linterna lumbre á la bitácora para que el timonero y piloto vean la aguja de marear, y otros ejercicios de la nao, con que se van criando marineros, y en las ocasiones de pelea acuden á dar cuerdas encendidas á la infantería, de las que están en las tinajas, que para este efecto se ponen en casos semejantes.»

J. F. G.

24.070.—Ministro



Por Decreto de 30 de noviembre de 1714 se aumentaron a cuatro las

Secretarías de Despacho, a saber:

Una para los negocios del Estado, otra para los de guerra, la tercera para los de Justicia y la última para los de Marina, siendo nuestro primer ministro don Bernardo Tinajero de la Escalera.

A. R. D.

MARINOGRAMA NÚMERO 312

Por DOBLAN

A	M	L	H	B	I	O	R	I	L	L	K	S	D	E
15	11	13	E	N	D	R	E	C	O	G	F	M	22	H
25	K	24	A	R	25	D	26	A	J	A	D	O	32	N
31	3	33	C	U	A	J	A	D	O	32	L	A	S	36
37	P	I	E	D	R	A	41	S	42	A	43	N	44	K
45	G	47	N	48	F	49	J	51	T	53	F	55	O	56
57	A	58	B	59	I	60	C	61	P	62	K	63	N	64
65	L	L	A	Y	T	A	M	B	I	E	N	D	E	71
73	V	I	E	N	L	A	S	A	G	U	A	76	78	T
80	B	89	L	90	P	91	N	92	H	93	A	94	M	95
96	S	L	O	S	P	E	C	E	S	D	E	100	A	101
102	A	R	A	G	Ó	N	C	O	N	S	S	U	108	H
104	J	105	N	102	N	103	A	104	O	105	O	106	F	107
108	S	110	L	110	M	108	O	106	A	108	M	109	F	110
111	A	S	P	O	E	M	A	A	A	M	A	L	112	G
115	L	O	R	C	A	C	N	Ú	Ñ	E	Z	118	B	119

# MARINOGRAMA NÚMERO 313

Por DOBLAN

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

## DEFINICIONES

## Palabras

A.—Almirante de la Escuadra española de Dunkerque, en Flandes nació y murió en La Coruña. Sirvió en la citada escuadra desde su formación. Fue apresado por los holandeses pero liberado se desquitó de ellos, capturando muchos barcos .....

34 32 93 41 33 101 37

B.—Arm. (plural): Máquina térmica en forma de tubo destinada a transformar la energía potencial de una carga de pólvora en energía actual en forma de movimiento de un proyectil a gran velocidad .....

47 46 54 66 85 61 96

C.—Biol. (plural): Perteneciente a los grandes fondos marinos, de más de 6.000 m de profundidad, situados en depresiones y cuya fauna es relativamente más pobre que la zona bentónica muy profunda .....

106 30 56 98 69 57 16

D.—Man. (plural): Cabo grueso, forrado de precinta y meollar, o cadena, que, firme en las servioles sirve para sujetar o tener suspendida por el arganeo el ancla de cebo en los buques .....

80 42 93 68 44 79 9

E.—Astr.: Refiriéndose a los astros, aumentasen estos de altura .....

107 87 74 72 51 21 84 36

F.—Pesca: Nombre con el que se conoce en Baleares un cazonal de malla muy clara empleado en aquellas islas para la pesca de rayas y otros peces semejantes ...

3 62 59 28 23 32 4 27 33 73

G.—Nav. y Man.: Lleve o coloque pesos o efectos hacia popa. Cale demastado de popa .....

92 48 17 20 26 95

H.—Biol.: Matemático y mecánico inglés. (1682-1744). Fue inventor del octante de reflexión, el cual se generalizó pronto hasta ser bajo la forma de sextante, el instrumento náutico por excelencia .....

81 22 99 89 13 83

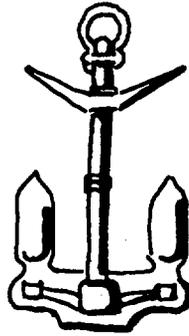
I.—Const. Nav.: Reviro o curva de una picza .....

76 19 78 3 75 10 31 103

---

J.—Zool. (plural): Nombre que se ha dado a la larva cipris de las bellotas de mar, una vez fijada .....	40 18 65 13 67
K.—Constr. Nav.: Coloque malletes en las carlingas crucetas, fognaduras por donde pase una pieza que haya de soportar grandes esfuerzos .....	104 25 39 8 70 47 15 105 71
L.—Man.: Gaza en los extremos altos y bajo de un estay mayor .....	45 100 7 50 49 63
M.—Arq. Nav.: Género de goleta de la bahía de Chesapeake con la vela de trinquete y la mayor bermudianas .....	1 12 102 64 11 38
N.—Cons. Nav.: Ant: Tolete .....	86 14 29 88 60 90 35
Ñ.—Ast.: Astro satélite de la Tierra, cuyo brillo se debe a la luz que refleja el sol .	77 2 6 91
O.—Geog.: La mayor y más rica de las islas del grupo de las Antillas. Situada frente a la entrada del amplio golfo de México .....	52 24 58 53

---



# NOTICARIO



## MARINAS MILITARES

### NACIONAL

#### Actividades con Marinas extranjeras

*Ejercicio MINEX II-94 (9-19 diciembre).*—Ejercicio de guerra de minas, bilateral hispano-norteamericano, con participación francesa, que se desarrolló en aguas de la bahía de Palma, bajo el mando de COMTEMECOM.

El ejercicio tuvo dos fases, en la primera se realizaron operaciones avanzadas de rastreo y caza de minas en los canales de acceso y fondeaderos de Mallorca, previamente al inicio de esta fase, aviones de patrulla marítima y un submarino realizaron operaciones de fondeo de minas. Durante la segunda fase se realizaron operaciones de conducción por canal dragada.

Participaron los cazaminas *Guadalete*, *Guadalmedina*, *Guadalquivir* y *Guadiana*, los dragaminas *Ebro*, *Duero*, *Odiel*, *Sil* y *Miño*, aviones de patrulla marítima P3-C estadounidenses y P3-B del Ejército del Aire y el cazaminas francés *Persée*; asimismo, colaboraron en diversas fases el submarino *Galerna* y el patrullero *Anaga*.



*PASSEX SP/PAKISTÁN (30 diciembre).*—La corbeta *Descubierta* y el submarino *Galerna* efectuaron el día 30 de diciembre en las proximidades de Cartagena, ejercicios tipo MISCEX y CASEX con los buques de la Marina paquistaní *Shahjanan* y *Tippu Sultan*, aprovechando la escala que dichas unidades efectuaron en el puerto de Cartagena entre el 27 y el 30 de diciembre.

## Principales ejercicios y actividades Nacionales

**TG 81.01 (11-21 diciembre).**—La agrupación compuesta por el portaviones *Príncipe de Asturias*, fragatas *Reina Sofía* y *Cataluña* y el buque de desembarco *Hernán Cortés*, al mando del ALGRUPALFA, efectuó un despliegue en el Adriático para familiarizarse con las operaciones aliadas que se desarrollan en la zona, tanto las SHARP GUARD y DENY FLIGHT, bajo OPCOM de la OTAN, como con las operaciones nacionales, BALBOUZARD francesa, GRAPPLE británica y PROVIDE PROMISE estadounidense.

El *Hernán Cortés* transportó material del Ejército de Tierra con destino a la agrupación «Extremadura» de fuerzas españolas en la antigua Yugoslavia, efectuando escala en el puerto de Split (Croacia) del 14 al 16 de diciembre.

La fragata *Reina Sofía* relevó el día 14 en el puerto de Bari a la *Victoria* en la TF-440, incorporándose a la STANAVFORMED, tras lo cual esta última se incorporó a la TG 81.01.

Durante su estancia en la zona desde el 14 al 18 de diciembre, la agrupación realizó diversos ejercicios con las unidades aliadas desplegadas en el área, (portaviones *Foch* francés, *Invincible* británico y *Eisenhower* estadounidense) y con los buques de la TF-440.

Entre las actividades realizadas, se destaca el rescate de un piloto británico de un AV-8 que se eyectó al mar, siendo recuperado por un helicóptero de la 5.ª Escuadrilla que procedente del *Príncipe de Asturias* se encontraba en tránsito al *Invincible* para realizar un «cross-deck».



**Lantor FLOSUB (13-14 diciembre).**—Los submarinos *Mistral* y *Tonina* realizaron ejercicios de lanzamiento de torpedos en aguas de Cartagena los días 13 y 14 de diciembre, con la colaboración de la corbeta *Infanta Elena*, remolcador *Cartagena* y patrullero *Toralla*.



**Adiestramiento de patrulleros de la Z. M. de Canarias (13-14 diciembre).**—Los patrulleros *Medas*, *Tagomago*, *Grosa* y los remolcadores *Ferrol* y *Las Palmas*, realizaron ejercicios de adiestramiento propio los días 13 y 14 de diciembre en aguas del archipiélago canario con la colaboración de un helicóptero del 402 escuadrón del MACAN.



**Ejercicio de tiro de la FLOAN (19-21 diciembre).**— Aviones AV/8 de la 8.ª Escuadrilla realizaron ejercicios de tiro aire/superficie sobre blanco remol-

cado los días 19 al 21 de diciembre con la colaboración de los patrulleros *Vigía* y *Barceló*.

## Otras actividades

**Presencia naval en Mauritania (13-15 diciembre).**—El patrullero de altura *Centinela* efectuó presencia naval en Mauritania y el banco sahariano, realizando escala en el puerto de Nouakchot del 13 al 15 de diciembre, siendo la primera vez que una unidad de la Armada visitaba dicho país.



**Control del embargo a la ex Yugoslavia.**—Las unidades de la TF-440 continúan desarrollando en el Adriático operaciones de vigilancia y control del embargo impuesto por Naciones Unidas a los países de la antigua Yugoslavia.

El día 14 de diciembre la fragata *Victoria* fue relevada en la STANAVFORMED por la fragata *Reina Sofía* en el puerto italiano de Bari.

El día 18 de diciembre el AJEMA visitó a los buques españoles en el puerto de Brindisi.

La colaboración de la Armada desde el principio de la operación, se observa en el cuadro anexo, actualizado hasta final del año 1994.

P. R.



**Entrega a la Armada de la fragata «Canarias».**—El día 14 de diciembre tuvo lugar en el Arsenal de Ferrol la entrega a la Armada de la fragata *Canarias* (F-86), última de la serie FFG.

La fragata tendrá su base en Rota y se integrará en la 41.<sup>a</sup> Escuadrilla de Escoltas, junto con los cinco buques anteriores de la clase *Santa María*.

La ceremonia fue presidida por el Almirante Jefe de la Zona Marítima del Cantábrico, don Francisco López de Arenosa, en lo que ha sido su último acto oficial por cesar el día 15.

La entrega fue efectuada por el director de la factoría de Ferrol de la E. N. «Bazán» don Natalio Rodríguez López, al vicealmirante jefe del arsenal, don Nicolás Lapique Dobarro, siendo intervenida por el coronel de Intervención don Robustiano Fernández Ballesteros.

Aceptada la entrega provisional, se procedió al embarque de la dotación y al primer izado de bandera a bordo, por parte de su comandante, capitán de fragata José M. Heras Sánchez-Ocaña.

En su alocución, el almirante Arenosa resumió los cuatro años al mando de la zona y destacó la importancia de la continuidad de la Armada con la entre-

## Resultados del control de embargo de los países de la antigua Yugoslavia

Buque	Operación	Agrupación	Comienzo operación	Fin operación	Buques interrogados	Buques desviados	Buques visitados
Andalucía	SHARP VIGILANCE/FENCE	WEUCONMARFOR	04-10-92	12-01-93	642	12	31
Andalucía	MARITIME GUARD	STANAVFORMED	17-05-93	18-06-93	43	0	3
Andalucía	SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	20-06-94	19-10-94	52	1	3
Aragón	ALFA BRAVO	ALFA BRAVO	08-01-93	22-01-93			
Asturias	SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	26-07-93	19-11-93	244	8	16
Asturias	SHARP GUARD	STANAVFORMED	21-01-95	23-04-95			
Baleares	MARITIME MONITOR	STANAVFORMED	16-07-92	21-07-92	0	0	0
Baleares	SHARP FENCE/SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	01-04-93	20-07-93	747	10	89
Baleares	SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	20-10-94	20-01-95	39	1	3
Castilla	ALFA BRAVO	ALFA BRAVO	23-10-92	01-11-92			
Castilla	ALFA BRAVO	ALFA BRAVO	04-11-92	18-11-92			
Castilla	ALFA BRAVO	ALFA BRAVO	14-04-93	29-04-93			
Castilla	ALFA BRAVO	ALFA BRAVO	17-09-93	01-10-93			
Cataluña	MARITIME GUARD	STANAVFORMED	12-01-93	01-04-93	748	15	24
Cataluña	SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	05-03-94	20-06-94	9		1
Cataluña	ALFA BRAVO	TG81.01	10-12-94	21-12-94			
Extremadura	SHARP VIGILANCE	WEUCONMARFOR	25-07-92	24-09-92	149	0	0
Extremadura	SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	20-11-93	05-03-94	25	1	0
Hermán Cortés	ALFA BRAVO	TG81.01	10-12-94	21-12-94			

Buque	Operación	Agrupación	Comienzo operación	Fin operación	Buques interrogados	Buques desviados	Buques visitados
<i>Marqués de la Ensenada</i>	MARITIME MONITOR	STANAVFORLANT	11-09-92	21-10-92			
<i>Marqués de la Ensenada</i>	MARITIME GUARD	STANAVFORMED	06-02-93	18-03-93			
<i>Marqués de la Ensenada</i>	SHARP GUARD	TF-440	20-08-93	27-09-93			
<i>Marqués de la Ensenada</i>	SHARP GUARD	Petroleros	01-06-94	24-07-94			
<i>Martin Álvarez</i>	ALFA BRAVO	ALFA BRAVO	31-05-93	16-06-93			
<i>Numancia</i>	SHARP GUARD	STANAVFORLANT	27-08-93	06-10-93	1	0	2
<i>Numancia</i>	SHARP GUARD	STANAVFORMED	04-06-94	20-09-94	676	5	28
<i>Príncipe de Asturias</i>	ALFA BRAVO	TG 81.01	10-12-94	21-12-94			
<i>Reina Sofía</i>	SHARP GUARD	STANAVFORLANT	18-06-93	27-08-93	87	0	16
<i>Reina Sofía</i>	SHARP GUARD	STANAVFORMED	14-12-94	05-04-95	38	2	4
<i>Santa María</i>	SHARP GUARD	STANAVFORLANT	04-02-94	04-06-94	86	0	5
<i>Siroco</i>	SHARP GUARD	Submarinos	19-03-94	04-05-94			
<i>Tramontana</i>	SHARP GUARD	Submarinos	26-09-94	11-11-94			
<i>Velasco</i>	ALFA BRAVO	ALFA BRAVO	02-11-92	18-11-92			
<i>Victoria</i>	MARITIME MONITOR	STANAVFORLANT	07-09-92	26-09-92	17	0	0
<i>Victoria</i>	SHARP GUARD	STANAVFORLANT	18-10-93	04-02-94	60	1	6
<i>Victoria</i>	SHARP GUARD	STANAVFORMED	20-09-94	14-12-94	78	0	4
<i>Victoria</i>	ALFA BRAVO	TG 81.01	14-12-94	21-12-94			
					3.741	56	235

ga de un nuevo buque. Aprovechó para despedirse de los presentes con motivo de su cese y pase a la reserva.

A. P. P.

## Visitas

**Cartagena.**—Durante los días 27 a 30 de diciembre han efectuado escala en el puerto de Cartagena las fragatas paquistaníes *Tippu Sultan* (D-185) y *Shahjahan* (D-186).

Estos buques son las ex fragatas clase *Amazon* británicas *Avenger* y *Active*, que han sido recientemente transferidas a la Marina paquistaní.

Los buques procedían de Gran Bretaña y tenían previsto llegar a su base a mediados de febrero tras efectuar escala en Italia, Egipto y Arabia Saudí.

Durante su estancia en Cartagena ofrecieron una recepción a bordo, que contó con la presencia del embajador paquistaní en España y a la que asistió el Almirante Jefe de la Zona Marítima del Mediterráneo y una comisión de jefes y oficiales.

El día 28 una comisión de oficiales paquistaníes se trasladó al Polígono de Tiro Naval «Janer» para asistir a una demostración del Meroka.

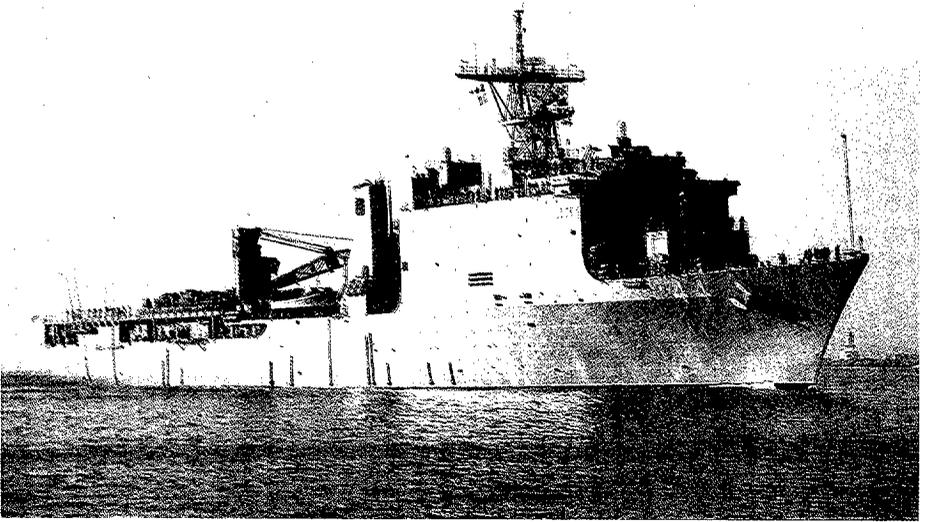
El día 30 las fragatas efectuaron un PASSEX con la corbeta *Descubierta* y submarino *Galerna*, antes de abandonar aguas españolas en tránsito hacia Italia.

A. P. P.

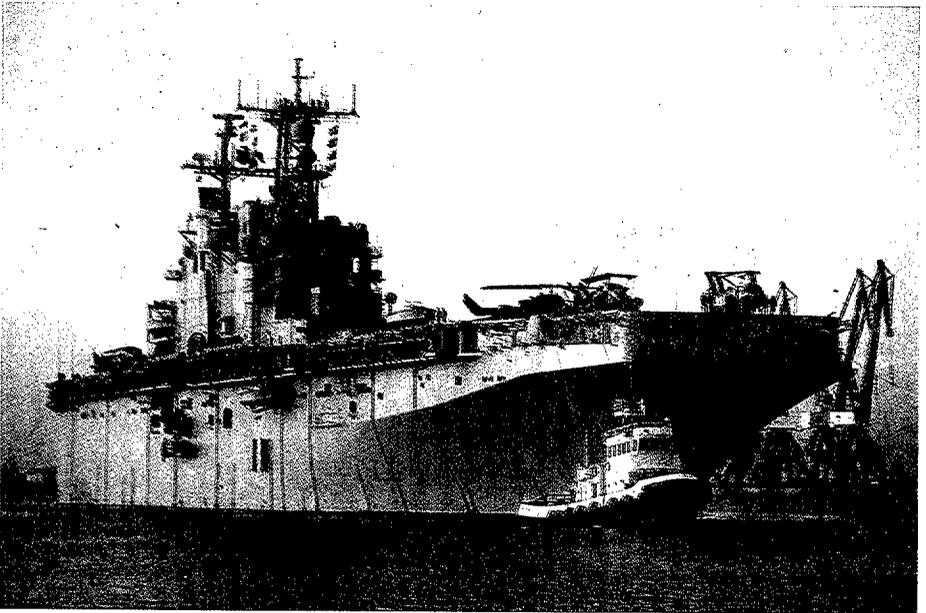


**Barcelona.**—Del 23 al 27 de diciembre de 1994 atracaron al puerto barcelonés dos buques anfibios de la Marina de los Estados Unidos, el *Nassau* (LHA-4) y el *Gunston Hall* (LPD-44).

Por haberse comentado que la procedencia de ambos buques era de la zona del conflicto bosnio-serbio, había marcado interés por ver qué tipo de material transportaban a bordo. El *Nassau*, como se sabe, uno de los grandes buques de asalto anfibio polivalentes, puede transportar un batallón completo de Infantería de Marina con todo su material y medios de desembarco. En esta ocasión, éstos y los de apoyo aéreo estaban formados por helicópteros Boeing CH/HH/UH-46 Sea Knight, Sikorski CH-53 E/D Super/Sea Stallion, Bell AH-1W Super Cobra y Bell UH-1N Iroquois Twin Huey, a los que acompañaban unos pocos aviones V/STOL McDonnell-Douglas AV-8B/AV-8B Plus. El *Nassau* presentaba, además, y visto a grandes rasgos, alguna modificación en la distribución del



*Gunston Hall (LSD-44).*



*Nassau (LHA-4).*

armamento habitual; así, uno de sus cañones FMC de 127/54 Mk-45 mod. 1, el de la aleta de estribor, fue sustituido por un montaje de 21 misiles SAM GDC RAM, con guía IR; otro montaje idéntico estaba situado en la parte alta de la isla, en la amura de babor.

Otro hecho también llamó la atención, aunque éste por su mayor aspecto humano, festivo y acorde con el espíritu de aquellas fechas, la considerable cantidad de camiones españoles cargados con todo tipo de aprovisionamientos/golosinas (más parecían las últimas), de producción nacional, que eran embarcados pacientemente por la dotación, sin duda en un intento de endulzarse tan señaladas fechas.

C. B. V.



**Toma de posesión del ALCANT.**—El día 29 de diciembre tuvo lugar la toma de posesión del nuevo Jefe de la Zona Marítima del Cantábrico almirante don Gabriel Portal Antón.

A la llegada le fueron rendidos los honores de ordenanza por una compañía de Infantería de Marina. Después de pasar revista a las fuerzas presidió su desfile. Una vez finalizado, se procedió a la lectura de la resolución de nombramiento en el Salón del Trono del Cuartel General de la Zona.

El vicealmirante jefe del arsenal dio la bienvenida al almirante, y posteriormente el almirante Portal dirigió unas palabras de agradecimiento a las autoridades e invitados presentes, recordando su etapa anterior en Canarias y saludando a Ferrol, ciudad de la que es natural.

Estuvieron presentes, entre otras autoridades, el delegado de Gobierno en Galicia, don Domingo García Sabell; el presidente del Parlamento gallego, don Victorino Núñez; alcalde de Ferrol, don Manuel Couce Pereiro y general Jefe de la VI Región Militar, teniente general don Máximo de Miguel Page.

A. P. P.

## Disposiciones oficiales

**Pasaportes.**—La Orden Ministerial 142/1994, de 23 de diciembre (BOD núm. 252), dispone la modificación de la Disposición Transitoria de la O. M. núm. 99/1993, de 6 de octubre (BOD núm. 203), que establece el nuevo modelo de pasaporte militar suprimiendo los impresos de Listas de Embarque y Talonarios de Viajes.

Dicha modificación consiste en la prórroga de la utilización del Talonario de Vales y Listas de Embarque anteriores, que debían sustituirse por el nuevo modelo de pasaporte militar a partir del 1 de enero de 1995, hasta el 30 de abril del mismo año.



**ISFAS.**—La Instrucción número 140/1994, de 23 de diciembre, del secretario de Estado de la Administración Militar (BOD núm. 252), modifica el régimen de prestaciones sanitarias proporcionadas por los hospitales de cada uno de los Ejércitos a los asegurados del ISFAS, introduciendo un nuevo sistema de contraprestación económica, asimilándolo al que rige para los conciertos suscritos por el ISFAS con el Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS), Tesorería General de la Seguridad Social (TGSS) y con las entidades de seguro de asistencia sanitaria.

En esta Instrucción se regula la asistencia sanitaria de los beneficiarios del ISFAS en los Centros de la Sanidad Militar que se relacionan, o en su defecto en los de la Red Sanitaria de INSALUD, en el caso de que el beneficiario o su familia decidan utilizar medios ajenos a la Sanidad Militar.



**Abreviaturas y Signos Convencionales.**—La Orden Ministerial número 113/1994, de 17 de noviembre (BOD núm. 253), dispone la publicación de una nueva edición (sexta) del Reglamento de Abreviaturas y Signos Convencionales para uso interno de las Fuerzas Armadas, del que se hará una tirada de 10.000 ejemplares.



**Buques.**—Por Orden núm 613/14332/94, del AJEMA (BOD núm. 253), se dispone el pase a tercera situación y alta en la Lista Oficial de Buques de la Armada de la fragata *Canarias* (F-86).



**Viviendas militares.**—La Orden Ministerial núm 146/1994, de 28 de diciembre (BOD núm. 1/1994), fija nuevos cánones de uso de viviendas militares y determina las compensaciones económicas sustitutorias.



**Retribuciones.**—La Resolución 4/95, de 5 de enero (BOD núm. 5), del secretario de Estado de Administración Militar, dicta las instrucciones en relación con la cuantía de las retribuciones que para el Ejercicio de 1995 corresponden al personal de las Fuerzas Armadas y funcionarios civiles que prestan servicio en el Ministerio de Defensa.



**Presupuestos.**—La Resolución núm. 2/1995, de 3 de enero, del secretario de Estado de la Defensa (BOD núm. 4, Apéndice), desarrolla el Presupuesto de la Sección 14 (Ministerio de Defensa) para el Ejercicio Económico de 1995.

G. Y.

## EXTRANJERO

### Australia

**Adquisición de dos LST.**—La Marina australiana ha recibido recientemente dos buques de desembarco tipo LST clase *Newport*, los *Fairfax County* (LST-1193) y *Saginaw* (LST-1188), que han recibido los nombres de *Manoora* y *Kanimbla* respectivamente, que se entregaron en la base anfibia de Little Creek, Virginia, (Estados Unidos), donde también se encuentran listos para ser entregados a España, Marruecos y Brasil los LST de la misma clase, *Barnstable County*, *Bristol County* y *Cayuga*, respectivamente. Los buques australianos sufrirán importantes modificaciones en su país, al suprimírseles la rampa de proa y los característicos «cuernos», que serán sustituidos por una grúa y estibas para dos LCM, ganando, además, un hangar en el centro para cuatro helicópteros *S-70 Blackhawk*.

Con estas últimas transferencias, la Marina norteamericana conservará tan sólo dos LST en activo y cuatro en reserva.



**Fragatas clase «Anzac».**—La primera fragata clase MEKO 200, denominada ANZAC, y que fue botada en los astilleros Transfield de Williamstown, llevará como armamento principal un cañón de 5"/127 Mk-45 y un lanzador vertical óctuple *Sea Sparrow*, además de tubos lanzatorpedos.

Las ocho unidades de esta serie llevarán nombres tradicionales en la Marina australiana: *Arunta*, *Warrumunga*, *Stuart*, *Parramatta*, *Ballarat*, *Toowoomba*

y *Perth*, debiendo entrar esta última unidad en servicio en noviembre del 2004, después de la baja en el servicio del destructor de la clase *Charles Adams* que lleva este nombre. Otros dos buques de esta serie de 3.500 toneladas se encuentran en construcción para la Marina neozelandesa, con opción a construir otras dos unidades.

## Brasil

**Adquisición de buques británicos.**—Brasil acaba de firmar un acuerdo con la Marina británica que le permitirá adquirir cuatro fragatas y tres dragaminas clase *River*. Las fragatas de la clase 22, denominadas *Broadsword*, *Battleaxe*, *Brilliant* y *Brazen*, fueron dadas de baja en 1994 y puestas en venta. Estas cuatro fragatas serán compradas en lugar de las cuatro *Knox* que fueron ofrecidas por el gobierno de los Estados Unidos. Equipadas con helicópteros *Lynx* y *Sea King*, las de la clase 22 tienen además la ventaja de estar equipadas con turbinas Rolls-Royce, similares a las de las fragatas *Niteroi* que se encuentran en servicio en la Marina brasileña.

## Canadá

**Adquisición de submarinos y helicópteros.**—Canadá ha discutido la adquisición de los cuatro submarinos convencionales clase *Upholder*, que serán retirados del servicio activo en 1995, y ha confirmado su intención de adquirir helicópteros navales que sustituyan a los *Sea King*.

La decisión final de la compra de los cuatro SSK, de acuerdo con las declaraciones del ministro de Defensa canadiense, David Collenette, dependerá de las condiciones de financiación.



**Retorno a las MCM.**—El Ministerio de Defensa canadiense ha decidido construir 12 buques de vigilancia costera con capacidad de MCM. Basados en Halifax y Esquimalt, los buques serán usados principalmente para patrullar la ZEE canadiense; sin embargo, podrán también realizar tareas de rastreo y caza de minas. Entre los equipos que llevarán estos buques denominados MCDV (Maritime Coastal Defence Vessel), se encuentra un ROV (Remotely Operated Vehicle), para la inspección y detonación de las minas, así como dos rastras mecánicas.

Los buques, con un desplazamiento de 932 toneladas y casco de acero, podrán dar 15 nudos con una dotación mixta de 37 personas de la Reserva Naval.

## China

**Nueva clase de submarinos.**—La Marina de la República Popular China ha botado un submarino de nuevo diseño construido en los astilleros de Wuhan. Este buque es el primer submarino diesel construido con tecnología propia en los últimos 20 años. Aunque se desconoce el número de unidades que tendrá esta nueva serie, su construcción indica claramente que Beijing ha decidido renovar su flota de submarinos convencionales. El nuevo submarino es conocido como clase *Wuhan-C*, y tiene una eslora de 75 metros y una manga de 8,4. Cuenta con una vela escalonada donde van los timones de buceo de proa. Es propulsado por una única hélice de siete palas, lo que constituye una innovación en la Marina china, ya que todos los submarinos diesel anteriores tenían dos hélices.



**Venta de patrulleros a Birmania.**—La reciente visita del jefe del Estado Mayor de la Defensa birmano a China se ha saldado con una importante compra de material bélico, que, además de helicópteros y carros de combate, incluye seis patrulleros clase *Hainan* y varias lanchas rápidas. Todo este material forma parte de un esfuerzo por modernizar las Fuerzas Armadas de Birmania, empeñada en una dura lucha contra el tráfico de drogas. La Marina de esta nación tiene una gran relación con China, de quien ya ha recibido diez patrulleros clase *Hainan* y está pendiente de recibir dos fragatas clase *Jianghu*.

## Estados Unidos

**El almirante Boorda fija en 350 el número de buques de la Marina.**—El jefe de Operaciones Navales de la Marina de los Estados Unidos, almirante Boorda, ha rechazado los planes que contemplaban la reducción del número de buques norteamericanos a tan sólo 330 unidades. Actualmente, la lista oficial de buques refleja un total de 382 buques en activo, y el almirante Boorda ha fijado en 350 el número mínimo de unidades necesarias para poder atender a todas las contingencias internacionales que contempla el Pentágono. Este número de 350 unidades comprende un total de 130 buques de combate de superficie, entre ellos a los destructores clase *Spruance* y algunas fragatas clase *Oliver Hazard Perry*.



**Clinton propone un aumento del presupuesto de Defensa.**—El presidente Clinton ha propuesto al Congreso una asignación de 25.000 millones de dóla-

res, más de tres billones de pesetas, para mejorar el alistamiento y la modernización de las FAS en el período 1995 a 2001. Este plan permitirá, además de mejorar el alistamiento de los aviones AWACS y el de los misiles *Patriot*, mantener en la lista de buques a las fragatas *Oliver Hazard Perry* hasta el año 2000, en lugar de darlas de baja en 1997.



**Adquisición de submarinos.**—La Marina norteamericana planea construir 31 submarinos nucleares de ataque entre los años 1996 y 2014, con un costo aproximado de 48.000 millones de dólares (unos 6 billones de pesetas), para poder mantener una fuerza de 55 unidades de esta clase hasta el año 2020. Estos planes contemplan también la construcción del tercer SSN *Seawolf* en 1996, y una nueva clase de submarinos nucleares denominada *NAS* en 1998.



**Futuro de los destructores «Arleigh Burke».**—La Marina norteamericana planea limitar el número de destructores de la clase *Arleigh Burke* (*DDG-51*) a tan sólo ocho unidades, por motivos económicos. El plan presentado por el inspector general administrativo del Pentágono permitiría a la Armada estadounidense ahorrar 4.300 millones de dólares (medio billón de pesetas) a finales de esta década. En el año fiscal 94/95, la Marina ha obtenido fondos para construir tres *DDG-51*, dotados de hangar doble, sonar mejorado para la localización de minas y el sistema *Sea Sparrow* evolucionado. Actualmente sus previsiones contemplan la construcción de 26 destructores de esta clase, aunque su objetivo final es la obtención de 51 unidades.



**Mujeres pilotos en los portaviones.**—La teniente de navío Shannon Workman, piloto del avión de guerra electrónica *Grumman EA-6B*, se convirtió en 1994 en la primera mujer cualificada para operar aviones desde portaviones. La cualificación la recibió en el USS *Dwight Eisenhower*, navegando en aguas de Norfolk. Este mismo portaviones ha realizado su primera patrulla en el Mediterráneo y océano Índico con el 10 por 100 de su dotación, de 5.000 personas, formado por mujeres.



**Cesión de cuatro dragaminas a Taiwán.**—La Marina de los Estados Unidos ha cedido a la de Taiwán cuatro *MSO* que se encontraban en situación

de actividad. Los buques de la clase *Aggressive*, denominados *Implicit*, *Conquest*, *Gallant* y *Pledge*, fueron construidos entre 1953 y 1955, estando prevista su baja el 1 de enero de 1995. Los cuatro buques fueron ofrecidos a Taiwán a comienzos de 1994, siendo ratificada su transferencia en julio por el Congreso de los Estados Unidos. La vulnerabilidad de Taiwán a un bloqueo por minas y lo anticuado de su flotilla de MCM neutralizaron todo intento de oposición política. Taiwán, que ya poseía 11 *MSO*, está pendiente de recibir de los Estados Unidos dos *LST* clase *Newport*.

## Francia

**Venta de dos fragatas «Lafayette» a Arabia Saudí.**—Francia construirá dos fragatas clase *Lafayette* en sus astilleros de la DCN en Lorient, para la Marina saudí, de acuerdo con las declaraciones efectuadas por el ministro de Defensa francés François Leotard, en la reciente conferencia de Casablanca. Las fragatas, de 3.500 toneladas, tendrán un costo unitario de 25.000 millones de pesetas, debiendo entrar en servicio en 1999 la primera y en el 2002 la segunda. Los equipos electrónicos serán construidos por Thomson-CSF y los misiles serán *MM40 Exocet*, mientras que los 750 miembros de las dos dotaciones serán instruidos en Francia. Actualmente, la DCN se encuentra construyendo seis fragatas de la misma clase para Taiwán, lo que asegura una aceptable carga de trabajo para los astilleros de Lorient en los próximos ocho años.

## Pakistán

**Nuevo petrolero de escuadra.**—La Marina paquistaní, en sus esfuerzos de modernizar la flota, ha buscado buques de segunda mano en otras naciones distintas de Estados Unidos, que ha vetado cualquier entrega de buques de guerra de su Marina mientras la nación asiática continúe con su programa nuclear. Por este motivo, la Marina paquistaní ha adquirido el petrolero holandés *Poolster*, de 16.836 toneladas, al que ha bautizado con el nombre de *Moawin*. Simultáneamente, el antiguo *Moawin*, ex *USS Hector*, ha sido devuelto a los Estados Unidos en sus instalaciones de la base naval de Singapur. La misma suerte han seguido las ocho fragatas clase *Brooke* y *García*. El nuevo *Moawin* reemplaza a un petrolero construido durante la segunda guerra mundial, el *Dacca* ex *Mission Santa Clara*. La Marina paquistaní cuenta así con dos petroleros, el recientemente adquirido a Holanda y el *Nasr*, de construcción china.

## Portugal

**La Marina embarca sus helicópteros.**—La recientemente creada Esquadilha de Helicópteros de Marinha de la Armada portuguesa, ha sido declarada operacional al haber pasado la cualificación necesaria para poder operar con sus cinco helicópteros *Westland Super Lynx Mk-95* basados en Montijo, en las proximidades de Lisboa. A finales de 1994 sus helicópteros han sido destacados a bordo de las tres fragatas clase *MEKO 200* que entraron en servicio a comienzos de los 90.

Estos helicópteros *Super Lynx* están equipados con sensores norteamericanos, tales como el sonar *AN/AQS-18V* y el radar *RDR 1500 B*, que tiene un alcance de 160 millas. Su armamento lo constituyen dos torpedos ligeros *MK-46*. Este torpedo ha sido adquirido también para equipar a las corbetas clase *João Belo* una vez finalizada su modernización.

## Reino Unido

**El SSBN «Vanguard» se encuentra operativo.**—El primer submarino balístico nuclear clase *Vanguard* iniciará su primera patrulla a comienzos de 1995, una vez embarcados los primeros misiles *Trident D5* en su base escocesa de Faslane. El gobierno británico ha asegurado que, aunque cada misil *Trident* puede llevar 12 cabezas MIRV, no llevará en esta primera patrulla más de 96 cabezas nucleares. La supresión de los tradicionales objetivos en territorio ruso tampoco supone ningún problema, de acuerdo con las declaraciones del comandante de la dotación de estribor, capitán de fragata James Boyd, que aseguró que su misión es la disuasión, no la amenaza. Según la Marina británica, esta nueva clase de SSBN tiene un sistema muy flexible de armas, con misiles de muy largo alcance y alta precisión dentro de un submarino extremadamente silencioso, que además cuenta la posibilidad de instalar misiles de crucero.



**Nuevos recortes en el presupuesto de Defensa.**—Los gastos del Ministerio de Defensa británico están previsto descendan del 3,3 por 100 actual del PIB al 2,8 por 100. En términos reales esto significa un recorte real del 6,5 por 100 del presupuesto de Defensa, pero esta cantidad está prevista que se establezca para 1997/98. El capítulo que comprende las mayores inversiones es el del programa del Eurocaza EF2000. El siguiente programa en importancia es la adquisición de tres fragatas *Tipo 23*.

**El HMS «Unicorn» vuelve a la mar.**—La Marina británica ha devuelto al servicio activo al submarino de la clase *Upholder*, *HMS Unicorn*, después de haber sido dado de baja en la lista de oficial de buques. Este cambio de situación se debe a los deseos del gobierno británico de ofrecer la clase completa operativa a un posible comprador a corto plazo, y al rápido deterioro que sufre un submarino cuando es desactivado.

## Rusia

**Rusia venderá submarinos clase «Kilo» a China.**—China adquirirá cuatro submarinos clase *Kilo* a Rusia, según un acuerdo firmado por los gobiernos de ambos Estados en noviembre. La compra culmina un largo proceso de negociaciones que ha durado varios años, y en ella han intervenido, por parte rusa, el almirante Gromov y, por parte china, el almirante Liu Huaqing. El acuerdo contempla la entrega de un submarino a finales de 1995, y la de los otros tres en 1997, encontrándose dos *Kilo* en una etapa avanzada de su construcción. El precio de venta de cada submarino fue fijado en 30.000 millones de pesetas.

## Ucrania

**Adquisición de nuevos buques.**—Desde que alcanzó su independencia en 1991, Ucrania ha tratado de establecer unas Fuerzas Armadas creíbles. Aunque la mayor parte de este tiempo su Marina ha estado enzarzada con la rusa por la disputa de la división de la flota del mar Negro y el derecho de ésta al uso de las instalaciones de la base naval de Sebastopol, en la península de Crimea, Ucrania, ha obtenido al menos siete nuevos buques de los astilleros de Nikolaev, Kiev, Feodosia y Kerch.

Estos últimos astilleros han finalizado la construcción de la octava fragata clase *Krivak III*, conocida como proyecto 1135P, y que ha sido bautizada con el nombre de *Hetman Sagaidachny*, en recuerdo del líder cosaco que conquistó parte de la península de Crimea y Turquía. Una segunda fragata, *Krivak III*, se encuentra actualmente en construcción y llevará el nombre de *Hetman Vyshnevetsky*. Asimismo, las autoridades ucranianas tienen la intención de finalizar la construcción del cuarto crucero de 11.500 toneladas clase *Slava*, que se encuentra en las gradas de los astilleros de Nikolayev, como futuro buque insignia de la flota ucraniana.

J. M. T. R.

# MARINA MERCANTE

## Reglamentación para embarcaciones de alta velocidad

La EEIG Unitas, constituida el 27 de abril de 1993 por las Sociedades de Clasificación Bureau Veritas (Francia), Germanischer Lloyd, (Alemania) y Registro Italiano Navale (Italia) con el objeto de mejorar la cooperación en los campos de la investigación y desarrollo, reglas de clasificación e inspecciones, han publicado unas nuevas reglas para embarcaciones de alta velocidad como resultado de la adopción por el Comité de Seguridad del IMO de un nuevo capítulo décimo del Convenio SOLAS. El nuevo Código del IMO entrará en vigor el 1 de enero de 1996 y entre sus nuevas reglas figuran:

- El Código Internacional de Seguridad para embarcaciones de alta velocidad, adoptado por el IMO en mayo de 1994 y que será obligatorio para tales embarcaciones cuando impliquen navegaciones internacionales a partir del 1 de enero de 1996.
- Requisitos de clasificación, en los que se detallan las reglas de diseño, construcción y mantenimiento que deben cumplir las embarcaciones de alta velocidad.

El Código IMO concreta la obligación general de las embarcaciones de alta velocidad en lo concerniente a su robustez estructural para que sean capaces de soportar cargas estáticas y dinámicas que les permita operar en todas las condiciones admisibles; las reglas de clasificación definen el detalle de los materiales, dimensiones y diseños que puedan asegurar que todas ellas cumplen las demandas generales, de manera que el cumplimiento de tales condiciones haga posible su construcción, aprobación y operación dentro de los límites de seguridad exigidos.

A los efectos de su clasificación, cada embarcación se someterá a las siguientes inspecciones:

- Una inicial, antes de su entrada en servicio, o previamente a la expedición por primera vez del certificado de clasificación.
- Otra periódica (anual), dentro del período de tres meses que comprenda el cumplimiento de cada año desde la expedición del certificado.
- Una inspección especial de revalidación a intervalos que determine la sociedad, sin exceder de cinco años.

Las inspecciones de revalidación y anuales incluyen la revisión en dique de la obra viva y otras (ejes de cola, etc.), según las reglas de la sociedad.

Al terminar cada inspección anual o de revalidación, a las embarcaciones que cumplan las exigencias de las reglas se les extenderá el Certificado de Seguridad de Embarcaciones de Alta Velocidad por la Administración de su bandera.

Además, para su explotación comercial es preciso un permiso para operar que extenderá la Administración de su bandera, previa consulta a cada Estado asociado cuyos puertos utilice la embarcación, referente a todas las condiciones operativas que sean aplicables.

G. Y.

## CONSTRUCCIÓN NAVAL

Según datos publicados en la revista «Ingeniería Naval», en los últimos años la cartera de pedidos de los astilleros nacionales disminuyó considerablemente. El 1 de julio de 1994 las unidades encargadas eran 65, con un aumento en tonelaje respecto a la misma fecha del año anterior cercano al nueve por 100, pero con una reducción del 34 por 100 con relación a 1992 y del 51 por 100 respecto a 1991.

De estos 65 buques, 39 corresponden al mercado nacional y 26 al de exportación, si bien entre éstos se incluyen a armadores españoles cuyas compañías utilizan buques bajo bandera de conveniencia. Su reparto entre astilleros privados y públicos es de 52 para los primeros, con 102.428 gt y 197.393 cgt, y trece para los segundos, correspondientes a 457.434 gt y 265.592 cgt, lo que significa que éstos construirán menos unidades, pero de mucho mayor porte.

Durante el primer semestre de 1994 se entregaron 15 buques con 84.847 gt y 102.416 cgt, lo que significa un descenso de casi el 50 por 100 respecto al mismo período del año anterior y del 42 por 100 en relación con 1992; la mayor parte (el 92 por 100 del tonelaje) para la exportación —incluidos los buques con bandera de conveniencia—, correspondiendo la construcción de trece de ellos a los astilleros privados y los dos restantes a los públicos. En este período entraron en vigor contrataciones para la construcción de 25 buques, de ellos 23 por astilleros privados, si bien siguen siendo éstos de menor tonelaje, ya que alcanzan un total de 25.779 gt y 42.639 cgt, mientras que los dos a cargo de astilleros públicos suponen 16.150 gt y 14.436 cgt. Los tipos de buques contratados son: dos portacontenedores, dos transbordadores, siete auxiliares y catorce pesqueros.

T. T.

# CIENCIA Y TECNOLOGÍA

## Navegación por satélite

La International Maritime Satellite Organization (INMARSAT) proyecta el lanzamiento de una nueva serie de satélites de navegación INMARSAT-3 a finales de 1995 o principios de 1996, que facilitará señales de navegación retransmitiendo información verificada independientemente de las generadas por los sistemas GPS de las Fuerzas Armadas norteamericanas, y el ruso GLONASS.

Se pretende permitir la utilización de este sistema por vehículos aéreos, marítimos o terrestres proporcionando a los primeros situaciones con unos diez metros de precisión; en cuanto a los demás, podrían utilizarse sus datos también combinados con el servicio mundial de comunicación de datos (INMARSAT-C) en operaciones de búsqueda y salvamento, control de tráfico, gestión de flotas, etc. Además, al facilitar información que relacione las distintas referencias horarias de los sistemas GPS y GLONASS, mejorará las posibilidades de intercambio entre éstos.

T. T.

## Caterpillar-«Bazán»: anuncio de proyecto de cooperación tecnológica

La Empresa Nacional «Bazán», uno de los principales constructores europeos de buques de guerra, con una fábrica de motores diesel en Cartagena, y Caterpillar Inc., uno de los principales fabricantes de motores diesel, anuncian haber firmado acuerdos de cooperación tecnológica para el desarrollo, fabricación y venta de una nueva versión de los motores de la serie 3600 de Caterpillar, con menor peso y más potencia.

«Bazán»-Motores, en Cartagena, y el Centro Grandes Motores de Caterpillar, en Lafayette (Indiana, USA), trabajan conjuntamente en el desarrollo de la nueva familia.

Caterpillar aporta al proyecto extensa tecnología en diseño, así como el probado éxito de su serie de motores 3600 que la compañía ha estado produciendo desde 1985. «Bazán»-Motores aporta relevante tecnología en motores diesel militares, así como amplia experiencia en el desarrollo y producción de fundiciones de alta resistencia.

*La necesidad de la velocidad*

La nueva familia de motores, que comprenderá versiones de 12 y 16 cilindros, tendrá como aplicaciones objetivo los buques de guerra, comerciales de alta velocidad y cualquier otra aplicación que requiera motores con alta densidad potencia/peso. Los nuevos motores pesarán aproximadamente un 20 por 100 menos que los Cat 3600 y tendrán además un 20 por 100 más de potencia. Esta combinación de incremento de potencia y reducción de peso resultará en casi un 50 por 100 de mejora del índice de densidad potencia/peso.

La versión de 12 cilindros tendrá una potencia de 4.500 Kw (6032 HP) y la de 16 cilindros alcanzará 6.000 Kw (8042 HP).

El prototipo de 12 cilindros estará sometido a pruebas por «Bazán»-Motores en Cartagena y por el Centro Técnico de Caterpillar, en Peoria, durante los próximos meses. Está previsto que el primer motor de 12 cilindros estará disponible en el mercado a finales de 1995, y el de 16 cilindros lo estará en 1996.

Una extensa red internacional comercial y de postventa, pilar fundamental de ambas compañías, asegurará que los nuevos motores dispondrán de repuestos y asistencia técnica mundialmente.

G. Y.

## ECOLOGÍA MARINA

### **Contaminación del *Aegean Sea***

Según estudios realizados por el Instituto Español de Oceanografía, el Consejo Superior de Investigaciones Científicas y la Universidad compostelana, los efectos de las 70.000 toneladas de petróleo derramadas a consecuencia del naufragio del *Aegean Sea*, en diciembre de 1992, duraron entre seis y ocho meses, mucho menos, afortunadamente, de lo que en un principio se creyó que se prolongaría el desastre ecológico. El extenso informe, cuya publicación se hará en los próximos meses, es el resultado de larga y minuciosa investigación, abarca a tres rías gallegas afectadas y muestra que, entre febrero y septiembre del año siguiente, la presencia de hidrocarburos en el agua disminuyó sensiblemente, aunque en este último mes creció en la ría de Ares y en las bocas de las demás, debido a los sedimentos. Se dragó por el MOPTA un millón de metros cúbicos de arena, que se vertieron en las playas, lo cual resultó contraproducente, pues los productos ya sedimentados volvieron de este modo a diluirse en el agua. Seis meses después, los análisis mostraron un fuerte

descenso en las concentraciones de hidrocarburos, cuya presencia en la flora y la fauna marina siguió bajando a partir de los nueve meses, aunque en menor medida.

Entre las especies afectadas, los mejillones de la ría de Ferrol mostraron las mayores concentraciones, mientras que los de La Coruña fueron los menos dañados: ocho meses después del accidente los mejillones criados en bateas podían considerarse limpios, aunque los investigadores no se pronuncian sobre su aptitud para la comercialización por no ser de su competencia. Es sabido que el mejillón, por su gran capacidad de filtrado, constituye un índice muy apropiado para determinar el grado de contaminación. Curiosamente, la ría de Ferrol resultó inicialmente la menos afectada, mientras que la incidencia fue más alta en la de Ares, pero el proceso de sedimentación siguió un curso inverso, dando por resultado el efecto contrario, de modo que, al final, aquélla resultó más perjudicada que ésta, en tanto que la de La Coruña permanecía en niveles intermedios.

Los daños mayores los sufrieron las bocas más que los interiores de las rías y tanto el plancton como el sistema bentónico submareal no experimentaron una contaminación significativa, debido a la ya existente de origen urbano e industrial a que están sometidos.

La experimentación del sistema de descontaminación por medio de bacterias demostró una eficacia sólo relativa, debido a que éstas sólo atacan a los elementos menos tóxicos, quedando incólumes los demás. El estudio puso de relieve la conveniencia de disponer en los ecosistemas de datos anteriores a los accidentes, a fin de disponer de puntos de partida que sirvan de referencia.

Finalmente, se concluye que los daños producidos no han sido catastróficos y que los inferidos a los ecosistemas fueron menores de lo que se temió.

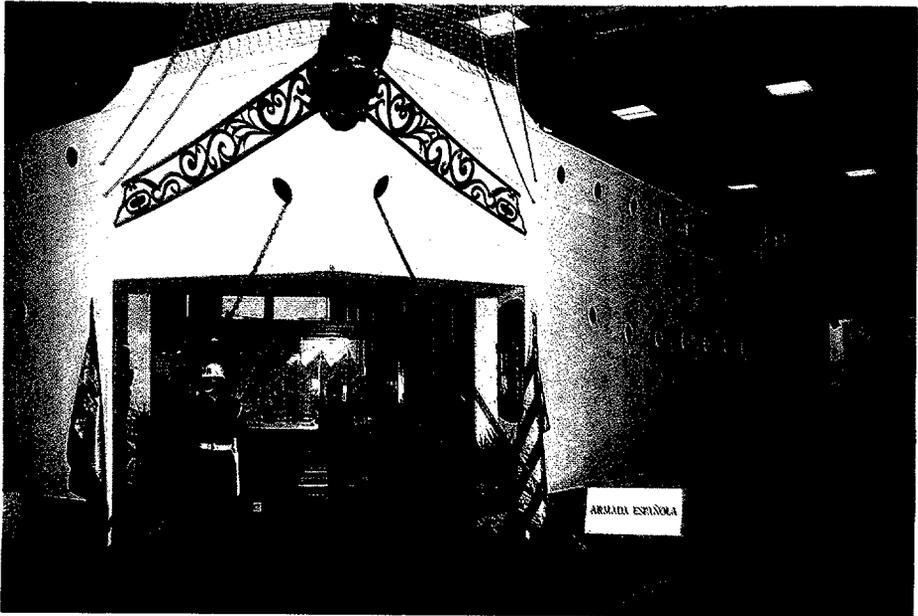
G. Y.

## CULTURA NAVAL

### XXXIII Salón Náutico Internacional

Como en años anteriores, la XXXIII edición del Salón Náutico Internacional de Barcelona abrió sus puertas desde el 26 de noviembre hasta el 4 de diciembre, sin duda una de las manifestaciones de este tipo más importantes a nivel internacional y decana de cuantas se realizan en nuestro país.

Fue inaugurado por el presidente de la Generalidad de Cataluña, don Jordi Pujol i Soley, en compañía de las principales autoridades militares y civiles, entre quienes se contaban el representante del AJEMA, almirante don Miguel





García de Lomas Ristori, ALFLOT; el jefe de la JAL, almirante don Eduardo Liberal Lucini; el ALMED, almirante don Justino Antón Pérez-Pardo; el director de la Escuela de Guerra Naval, vicealmirante don Carlos Sánchez de Toca Acebal; el delegado de Vela de la Armada, contralmirante don Marcial Sánchez-Barcáiztegui y el jefe del Sector Naval de Cataluña, capitán de navío don Carlos Rodríguez Casau.

## El pabellón de la Armada

El tema de este pabellón fue el cuerpo y el alma del *Juan Sebastián de Elcano*, buque escuela de guardias marinas desde el 17 de agosto de 1928 y decano de todos los escuelas a vela mundiales, a bordo del cual se han forjado tantos y tantos marinos españoles y extranjeros.

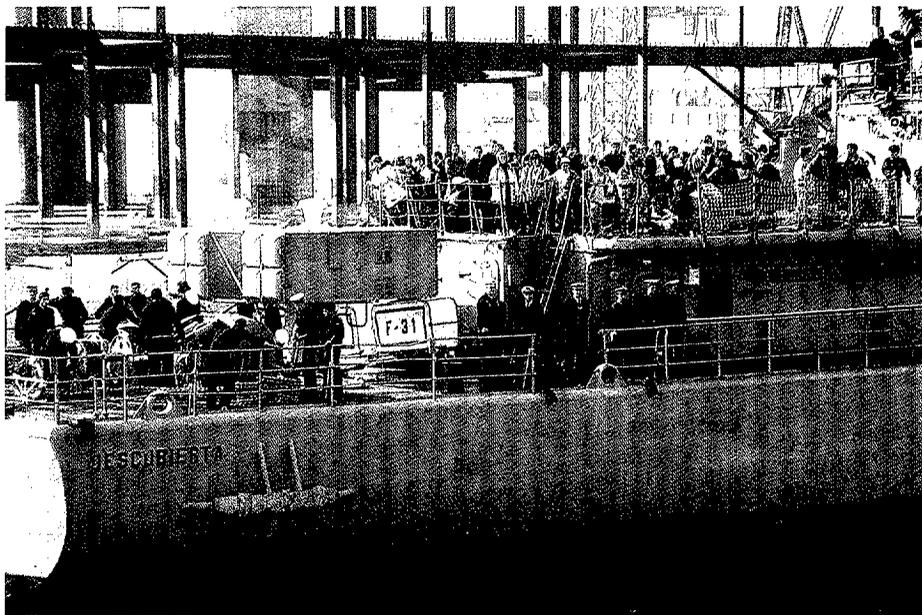
Estaba estructurado en distintas partes, con lo que fácilmente quedaban a la vista y comprensión del público la importante tarea que desarrolla dicho buque, así como sus principales servicios y secciones. Sumamente atractivo resultaba un modelo de gran tamaño y extraordinaria calidad, junto con diversos detalles procedentes del propio buque.

Un interesante librito sobre los diversos buques escuelas que ha tenido la Armada, así como diversos detalles sobre cómo se organiza la vida a bordo de *Elcano* y los viajes del propio *Juan Sebastián de Elcano* servían adecuadamente para que el visitante pudiese hacerse perfecto cargo del cometido e importancia de este buque.

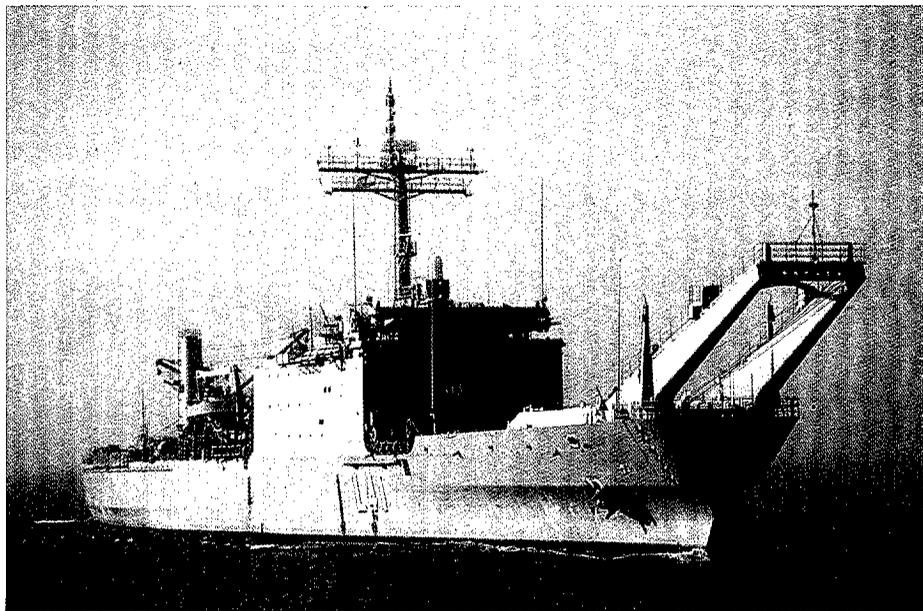
## Huéspedes de excepción

Como en anteriores ediciones del «Náutico», la Armada destacó algunas unidades al puerto barcelonés a fin de que realizasen la operación de bautismo de mar de varios millares de colegiales de aquella zona. Las unidades en cuestión fueron la corbeta *Descubierta*, F-31; el buque de desembarco *Hernán Cortés*, L-41, y los patrulleros *Deva*, P-29, y *Alcanada*, P-34. El *Hernán Cortés* fue huésped de excepción de la Ciudad Condal, como el buque más reciente incorporado a la Armada, llegado directamente desde los ejercicios «Tramontana-94» (20-24 de noviembre), en los que tuvo un papel principalísimo.

Durante los cinco días en que los buques salieron a la mar para efectuar el «bautismo», transportaron 3.803 muchachos y muchachas. El «bautismo» de este año, no obstante, contó con unos pasajeros de excepción: 34 alumnos del colegio madrileño A. S. P. A. S., todos ellos con algún tipo de disfuncionalidad, que fueron huéspedes de la Armada, y que, de este modo, gracias a ella, pudieron realizar un viaje que les resultó inolvidable.

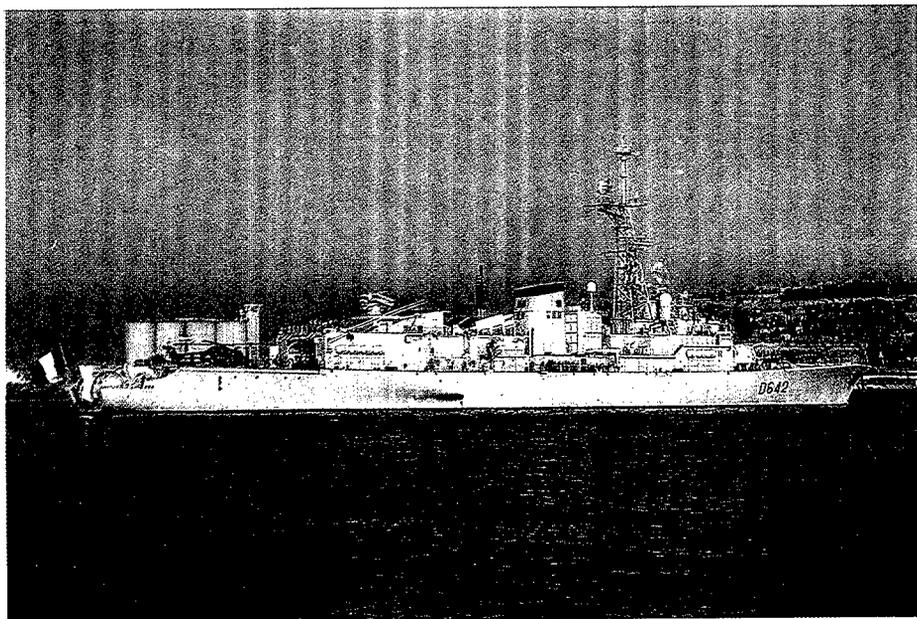


*Descubierta*



*Hernán Cortés*

También estuvieron en Barcelona durante los días del XXXIII Salón Náutico dos buques de la Armada francesa, llegados, asimismo, directamente desde los «Tramontana-94», el destructor *Montcalm*, D-642, y el transporte ligero y buque de desembarco *La Grandière*, L-9034. El primero es un destructor anti-submarino del tipo *Georges Leygues*, proyectados al filo de los años 60/70. El



*Montcalm*

segundo pertenece al llamado tipo BATRAL 3F (Bâtiments d'Assaut et de Transport Leger); buques de desembarco proyectados a últimos de los 70. Dada su procedencia, el *La Grandière* transportaba gran cantidad de todo tipo de vehículos, entre los que destacaban los Panhard anfibios.

### *La medalla del Salón Náutico*

Como cada año, el Salón Náutico acuñó una medalla conmemorativa dedicada en esta ocasión al *Galatea*, buque escuela de marinería desde 1922 hasta los últimos años de la década de los 70. El *Galatea* fue originariamente el *Glenlee* escocés (fue botado en 1896), y posteriormente *Clara Stella*. Era un hermoso velero con casco de acero y aparejo de brickbarca que estuvo navegando hasta 1959, en que se mantuvo permanentemente inmovilizado en el arsenal de Ferrol. En 1982 se constituyó en Sevilla el Patronato San Telmo, cuya principal aspiración era la preservación a flote del velero. Intento vano; ni los abundantes caudales que cayeron sobre la capital andaluza con motivo u

ocasión de la «Expo» resultaron suficientes para salvarlo. Abandonado en las márgenes del Guadalquivir fue languideciendo hasta hundirse y, de tal guisa, reposar sobre el fondo. Recientemente, una sociedad británica (The Clyde Maritime Trust, Co.) lo adquirió para preservarlo a flote

C. B. V.

### **Seminario en Sevilla sobre los archivos militares en el sistema archivístico español**

Organizado por la Universidad de Sevilla (Aula de Ciencias Auxiliares de la Historia), y con la colaboración de la Cátedra «General Castaños» de la Jefatura de la Región Militar Sur, ha tenido lugar en Sevilla un ciclo de conferencias sobre los archivos militares en el sistema archivístico español, que fueron impartidas por don Antonio González Quintana, Archivero Jefe de Coordinación de Archivos Militares del Ministerio de Defensa, quien habló sobre «el sistema de los archivos militares en España: presente y perspectivas de futuro»; el coronel Paladini Cuadrado, director de la Cartoteca del Servicio Geográfico del Ejército, cuyo tema fue «Cartografía Histórica en las Fuerzas Armadas: valor y posibilidades de explotación»; doña María Teresa Hermoso de Mendoza, directora técnica del Archivo General e Histórico del Aire, que disertó sobre «Fondos Históricos del Aire»; el coronel auditor don José Cervera Pery, director de la «Revista de Historia Naval», que tuvo a su cargo «Los archivos históricos de la Armada: fondos y posibilidades de acceso», y el general don Miguel Alonso Baquer, secretario permanente del Instituto de Estudios Estratégicos del CESEDEN, que cerró el ciclo con su conferencia sobre «El archivo Histórico Militar de Segovia: armas del Ejército de Tierra».

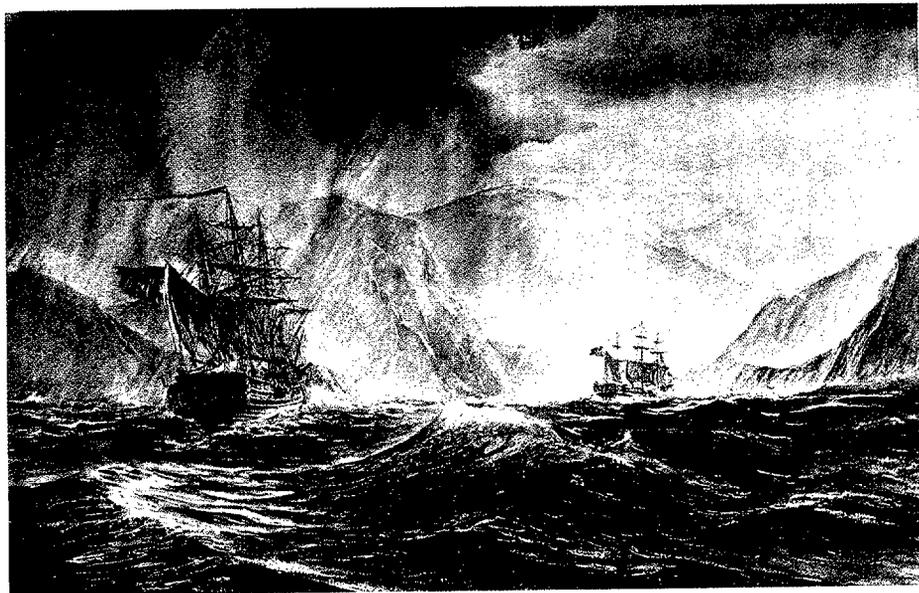
Las conferencias fueron pronunciadas en la Sala de Grados de la Facultad de Geografía e Historia de Sevilla, salvo la primera, que tuvo lugar en el Paraninfo de la Universidad, y el acto de clausura que se celebró en el salón de actos de la Capitanía General, fue presidido por el teniente general Muñoz Grandes en unión de diversas autoridades académicas y militares, siendo muy numerosa la asistencia de alumnos inscritos en todo el ciclo.

J. C. P.

### **Exposiciones**

Del 5 al 19 de noviembre del pasado año se celebró en la Galería Poesis, de Pamplona, una importante exposición del teniente de navío y prestigioso pintor don José Luis Hernández Pasquín.

Se exhibieron quince notables obras de este artista, de muy variada temática dentro del común denominador de la naval, de la que dan idea los títulos: «Crucero *Navarra* (1942)», «El *Giralda* en la Armada», «Niebla portuaria»,



«El faro al ocaso», «Proa al Atlántico (*Juan Sebastián Elcano*, 1966)», «Corbetas españolas» (en la foto), «Luces de ocaso», «En conserva (crucero *Navarra*, 1880)», «De vuelta encontrada», «En el canal de Corinto», «Gaviotas», «En el glaciar Malaspina», «Ocaso», «La última singladura (*Nochebuena*, 1492)», y «Boniteros en Pasajes».

El autor, que ha participado desde 1983 en nueve exposiciones individuales en diferentes ciudades y cinco en certámenes y exposiciones colectivas, además de diversos artículos publicados en esta REVISTA y en la de «Historia y Cultura Naval», tiene repartida buena parte de su obra en diversas colecciones particulares, algunas muy exigentes en seleccionar las pinturas que adquieren, tanto en España como en el extranjero, y es miembro de la Asociación Española de Marinistas. Sus acuarelas tienen, pues, gran aceptación y han merecido los elogios de los críticos más cualificados, en muchas ocasiones, por lo que no es exagerado decir que ocupa un lugar muy destacado en la numerosa lista de marinos pintores que enriquecen nuestro panorama artístico naval.

G. Y.



## LIBROS

**L'EUROPE DE YALTA Á MAASTRICHT (1945-1993).**—Resumen periódico editado por el diario «Le Monde». París, 1994.

Éste es un compendio de historia que se fue escribiendo, día a día, en las páginas del diario parisiense «Le Monde» y que comprende los avatares sufridos por nuestro continente desde los leoninos acuerdos de Yalta hasta los tanto utópicos del tratado de Maastrique. Después de la victoria aliada se empieza a extender un nuevo y doble temor en los pueblos de Europa: por una parte, el renacimiento de una Alemania que, tras su derrota, buscaría la venganza, y en segundo lugar, se afianza el miedo a una posible invasión de Europa por las fuerzas del Ejército de la Unión Soviética. ¿Cómo conjurar ambos peligros? El nacimiento de la República Federal Alemana y la creación de la OTAN constituyen el primer y decisivo valladar para poner freno a ambos riesgos. Frente a la República Federal Alemana, el muro de Berlín, y frente a la OTAN (organismo eminentemente naval, como su nombre indica), la expansión naval soviética, que de la noche a la mañana se convierte en una talasocracia. Y gracias a ello, a este enfrentamiento estratégico sólo en papeles, pero con una materialización en fuerza, se mantiene el equilibrio de la paz, precaria, pero paz al fin y al cabo, que transcurridos los años traería consigo el derrumbe de la URSS y también, en cierto modo, de Maastrique, con lo que se establece un nuevo y complejo orden mundial, aún en desarrollo en los tiempos presentes. No es fácil plasmar esta historia, todo dinámica, como corresponde a la labor

periodística en unos simples artículos, pero, a nuestro entender, «Le Monde» lo ha conseguido y, sobre todo, con ideas claras.



J. L. T.

**BALTA, Paul: El Gran Magreb.—Desde la independencia hasta el año 2000.**—Ediciones Siglo Veintiuno de España. Madrid, 1994.

El autor de este interesante libro ha surcado, durante más de cuarenta años, todas las direcciones del Magreb, esto es, Libia, Túnez, Argelia, Marruecos, Mauritania y la República Saharaui; es decir, lo que se denomina el Gran Magreb. Por ello estimamos que tiene las suficientes capacidades para presentarnos las constantes históricas y la evolución reciente de estos pueblos, así como sus envites para el futuro.

En el libro que comentamos, de lectura amena, se estudian los retos de estas naciones para el año 2000, no sólo individualizando estos análisis sino también integrándolos en un todo, sin olvidar, desde un principio, el peso del pasado colonial frente a la fascinación de la modernidad. Pero entre estos dos extremos, pasado y futuro próximo, existe una realidad presente: la emigración y la miseria rural, la urbanización y sus consecuencias, la demografía galopante, las lagunas de la investigación científica y en especial la influencia del Islam, que hoy se va traduciendo en un peligroso radicalismo que no se ha de contentar en actuar dentro de los límites geográficos del Magreb, sino que se considera, asimismo, como ecuménico y exógeno hacia el sur, en el continente africano y también hacia el norte, pero con rencor, ya que es el polo rico y próspero, y todo ello vía mar Mediterráneo, lo cual obliga o debe obligar a las naciones ribereñas de este norte, especialmente España, a mantener una presencia real y estratégica constante en su importantísima zona de responsabilidad —estrategias de cooperación aparte—, que contiene nada más y nada menos que la llave de los accesos occidentales de este mar tan susceptible de convertirse en un volcán. Por ello, y a la vista del contenido objetivo del libro que comentamos, estimamos, desde una óptica aeronaval, la vigencia plenísima del a veces olvidado y muchas veces dejado de lado eje Canarias-Estrecho-Baleares, eje que debemos mantener siempre activado, aunque sólo sea como medida simplemente cautelar.



J. L. T.

**LEMARCHAND, Philippe: Atlas Geopolitique du Moyen-Orient et du Monde Arabe.**—Ediciones COMPLEXE. París, 1994.

El Oriente Medio, qué duda cabe, es una de las regiones más explosivas del mundo, debido a diversos factores, tales como las rivalidades nacionales y

disparidades socio-económicas, y esta situación de inestabilidad se ha agravado después de la terminación de la segunda guerra mundial.

Por ello consideramos de gran utilidad el atlas que comentamos, que no solamente se ciñe a la realidad geopolítica de hoy día de ese arco de crisis que va desde el denominado «cuerno de África» hasta el golfo Pérsico, con una profundidad que llega al Cáucaso, sino que constituye, al mismo tiempo, un estudio breve y cartesiano de las características de todo orden de esta inmensa región. Se nos presenta un bien elaborado estudio estratégico, y en lo que se refiere al Oriente Medio, propiamente dicho, se hace también un análisis de las comunicaciones marítimas, factor éste importantísimo en la situación y posible evolución de aquella región, que precisamente por la solidez de sus actuales comunicaciones marítimas está muy cerca del mundo occidental, cuyas infraestructuras energéticas se nutren de los ricos yacimientos petrolíferos de la zona.

Un apartado también importante en este estudio lo constituye el hecho de que la desaparición de la Unión Soviética ha dejado un espacio que ya no es una fuerza, sino un campo abierto a las ambiciones de Teherán, Ryad o Ankara. Estos espacios, pues, han perdido parte de su valor estratégico y han quedado abandonados en cierto modo, y por así decirlo, a su triste suerte.

J. L. T.



**COSIDÓ GUTIÉRREZ, Ignacio: El gasto militar.—El Presupuesto de Defensa en España (1982-1992).**—Ediciones EUEDEMA, S. A. Madrid, 1994.

El Instituto de Cuestiones Internacionales y Política Exterior (INCIPE), un centro independiente de reflexión sobre las relaciones internacionales, según sus estatutos, ha patrocinado la publicación de este libro en el que se analizan los gastos en materia de Defensa durante el decenio 1982-1992. Este gasto se elevó, en dicho período de tiempo, a más de ocho billones de pesetas, y ello hace suponer la realización de un número significativo de trabajos dedicados a este estudio, pero no ha ocurrido así en la realidad, pues el libro que comentamos constituye el primer análisis bastante riguroso y sistemático, a nuestro juicio, que se ha escrito hasta ahora sobre un tema tan controvertido e incomprendido como es la defensa nacional.

La obra, partiendo del estudio de los principios fundamentales que rigen el gasto militar, realiza un análisis extenso de las metodologías empleadas en España para la elaboración presupuestaria del gasto en Defensa, y no exclusivamente militar; comprende también un estudio histórico comparado del esfuerzo español en la temática de la Defensa, y finaliza con otro análisis de las

fuentes de financiación y de la distribución económica, orgánica y funcional del presupuesto de Defensa en la última década.



J. L. T.

DELAMARE, Catherine, y SALLARD, Bertrand: **Las mujeres en tiempos de los conquistadores**.—Editorial Planeta, S. A. Barcelona, 1944; 380 págs. 2.500 pesetas.

Por demás interesante es este libro que reseñamos, que la Editorial Planeta, en su colección «*Documento*», ha publicado; escrito por dos historiadores franceses, estudia el papel que la mujer, española e india, desempeñó, tanto en las Indias como en los viajes descubridores y colonizadores por la mar del Sur. Se trata de la «vida cotidiana en tiempos de la conquista de América, narrada desde el punto de vista de las mujeres».

Precedido de un *Prólogo*, comprende doce capítulos, en los cuales van estudiando la actuación de la mujer en los viajes y en las tierras recién descubiertas; en el primero, *Mujeres del Descubrimiento*, se refiere a la primera mujer: Isabel la Católica, que desde un principio fue entusiasta partidaria de la empresa, y a doña Beatriz de Bobadilla, viuda de Hernán Peraza, gobernadora de La Gomera cuando a ésta arribó Colón. En el capítulo once, *La conquista imposible*, hace referencia, entre otras cosas, a Cartagena de Indias, «escala obligada de los convoyes con destino a América del Sur»; cita aquí a Isabel Corral, intérprete india que jugó un importante papel en la pacificación de esta región. En el doce, *Las conquistadoras*, recuerda a las mujeres que acompañaron a los conquistadores en sus expediciones por mar y tierra, y es aquí donde aparece doña Isabel Barreto, «adelantada de los mares del Sur», viuda de Álvaro de Mendaña. Después de muerto éste (18-X-1596) fue ella la que continuó con el mando de la expedición, llegando a Filipinas, después de pasar grandes calamidades. En el *Apéndice*, «Al otro lado del mundo: Las mujeres en el viaje de Magallanes», se refiere al viaje de éste hasta su trágica muerte en la isla de Mactán (Filipinas), cita al italiano Pigafetta, quien, en su diario, hace una larga referencia a las mujeres indígenas, sus costumbres y prácticas sexuales; la visita en Mindanao de la reina y cómo son las mujeres de esta isla; la llegada a Java, cómo son sus mujeres, algo «ardorosas», y otros varios datos de interés.

Acaba el libro con una *Cronología*, *Notas*, *Bibliografía sumaria*, *Documentación de las ilustraciones* y dos *índices*, *onomástico* y *geográfico*.

El libro es interesante y curioso; las mujeres, las españolas, en el año 1498, dice que sólo fueron cuatro las que «pasaron el charco»; de ellas, dos eran «criminales amnistiadas», después, con el tiempo ya fueron muchas las que tomaban parte en los viajes y expediciones acompañando a los hombres; las

indias no fueron pocas las que ayudaron a los conquistadores y se unieron a ellos, y como dicen los autores: «La mayoría de los habitantes de la Hispanoamérica actual descienden de estas indias o españolas, mujeres de los conquistadores»; traducido por doña Elena Hevia, le acompañan buen número de láminas.

Bueno es recordar aquí que antes de estas mujeres que cita del año 1498, el 8 de septiembre de 1494, en la expedición de Antonio de Torres, embarcaron en Cádiz varias, rumbo a las Indias. Cristóbal Colón, en su tercer viaje (año 1498), llevó dos, parece ser que gitanas y de nombres Catalina y María, por cierto que se le autorizó a llevar treinta mujeres y sólo estas dos «calés» le acompañaron. Ya nuestra REVISTA se ocupó de éstas en la sección de *Miscelánea*.



F.

**DÍAZ BORRÁS, Andrés: Los orígenes de la piratería islámica en Valencia. La ofensiva musulmana trecentista y la reacción cristiana.—CSIC. Institución Milá y Fontanals. San Adrián del Besós (Barcelona); 335 págs. 3.500 pesetas.**

El Departamento de Estudios Medievalistas de la Institución Milá y Fontanals ha publicado este libro, que «forma parte del Proyecto de Investigación, titulado *Cristianos y musulmanes en el Mediterráneo occidental (siglos XIV-XV)*». Precedido de una *Presentación e Introducción*, se divide en dos partes: en la primera, *El comienzo de la amenaza*, hace un resumen de «los antecedentes de importancia de la Marina musulmana en el Mediterráneo occidental desde el principio del siglo XIII, adquiriendo un claro dominio marítimo cristiano, «concretamente catalán», entre los años 1295 y 1330; la cooperación de las armadas de Castilla y Aragón, principalmente en la guerra contra el reino moro de Granada, etc. En la segunda parte, *La reacción cristiana*, estudia «los recursos usados para contener la ofensiva pirática musulmana, la disuasión por medio de las ejecuciones de los corsarios apresados, la defensa de la costa y el ataque». Siguen una *Conclusión*, en la que se hace «Un balance secular: El cambio de la orientación marítima mediterránea»; *Fuentes y Bibliografía*; un *Apéndice documental*, concluyendo con varios *Índices*: «de nombres; índice; índice de ilustraciones (once mapas) y una fe de erratas».

El libro, muy documentado, constituye una importante aportación para el conocimiento de la piratería musulmana en el Mediterráneo, especialmente contra las costas levantinas y nuestros barcos, interesando no sólo al investigador, sino también a todos los lectores en general por lo apasionante del tema.

F.

# REVISTAS

## REVISTA DE HISTORIA MILITAR.—Servicio Histórico Militar y Museo del Ejército. Madrid, 1994; 287 págs.

Es éste el número 76 de la Revista que reseñamos, que comprende un *Sumario* con varios artículos que, razones de espacio, impiden citar todos.

*Poner una pica en Flandes en el siglo XVI: Proceso de reclutamiento y conducción de la Infantería española*, por Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, licenciado en Derecho; documentado y extenso estudio sobre la forma de pasar a Flandes nuestros Tercios, empresa ardua, pero que se lleva a cabo siempre. *El fuero militar en las Ordenanzas*, por Eladio Baldovín Ruiz, coronel de Caballería; se refiere, entre otras cosas, a las «personas aforadas de guerra» y las «exenciones y prerrogativas de los aforados». *La economía de guerra en la zona nacional durante la guerra civil española*, por Guillermo G. Calleja Leal, doctor en Geografía e Historia; documentado estudio sobre ésta durante los años 1936-1939. *El segundo Batallón del Regimiento 269 de la División Azul (1941-42)*, por Manuel Román Jiménez, teniente coronel Interventor; resume aquí la actuación de la División Azul en Rusia y, después, la del citado batallón.

*Documentos*: «Plano de la batalla de Ayo Huma», «plano de la batalla de Viloma» y una «Historia del Tercer Batallón de Reales Guardias Españolas, desde el 2 de junio de 1808 hasta el 2 de marzo de 1809», escrita por el brigadier don Agustín Arredondo, «capitán del mismo Real Cuerpo, y primer teniente que fue de dicho Tercer Batallón», este último, «debido a su amplitud, nos vemos obligados a presentarlo fraccionado».

Se continúa con: *Actividades*, «jornadas y congresos, exposiciones y colaboraciones, cursos, próximos congresos internacionales y visitas». Una *Bibliografía*, con la reseña de varios libros, y una relación de *Obras disponibles*. Incluye el número varias láminas en color y mapas.



F.

## DEFENSA. Número 201, año XVIII, enero, 1995.

Destacamos de este número, de la interesante revista independiente, el artículo titulado «Santander, 1981. Así atentó ETA contra el *Marqués de la Ensenada*». Nadie mejor que quien fue el comandante del destructor, ya desguazado, en aquella difícil coyuntura, el hoy capitán de navío retirado, don José Luis Ripoll, podría describir con la precisión con que lo hace las circunstancias en que se produjo el atentado, que ocasionó una gran brecha bajo la flotación,

pero, providencialmente, ninguna víctima ni peligro inminente de hundimiento del buque, que resistió bien el impacto, así como la inmediata y eficaz reacción de su dotación para controlar los daños, tomar las primeras medidas de emergencia y conducirlo al dique, en lucha contrarreloj con la marea, a fin de efectuar la reparación provisional que en seis días lo dejó listo para navegar, para ser después completamente reparado en un mes. Destaca el autor —que modestamente se refiere a sí mismo siempre en tercera persona— la espontánea y eficaz colaboración del ingeniero director de los astilleros Astander, S. A., señor Redondo, cuya intervención fue decisiva para la varada y primera reparación, así como la confianza depositada en el comandante por sus superiores, bien merecida, por cierto, a la vista de la iniciativa y acierto con que actuó. El lector puede deducir de este relato, sucinto pero exacto y acompañado de varias interesantes fotografías, los espléndidos resultados que pueden obtenerse con un mando competente y una dotación disciplinada, con moral muy alta y bien adiestrada, añadiendo a ello, por si no bastara, la desinteresada y eficaz colaboración de una empresa privada que, en la persona de su director, no dudó en asumir indudables riesgos en aras de un interés superior.

Limitándonos a los temas navales, en el número que comentamos figura también una descripción, hecha con ojo profesional, del más moderno buque de guerra de la Marina italiana, el destructor *Francesco Mimbelli*, aprovechando la escala realizada por este buque en Cádiz durante su viaje inaugural de resistencia (véase *Noticiario*, octubre, 1994).

T. T.



### **EJÉRCITO. Noviembre, 1994. Número monográfico dedicado al tema «Operaciones de Paz».**

A requerimiento del ministro de Defensa, la revista hermana publicó este número monográfico en el que se recopilan las diversas operaciones en las que han participado y participan nuestras fuerzas militares desde 1989, en escenarios tan distantes y diferentes misiones como las realizadas en Angola, Kurdistán, Centroamérica o Yugoslavia.

Agrupadas en cuatro capítulos («Observadores militares», «Cuarteles Generales Multinacionales», «Casco Azules» y «Apoyos desde España») se examinan en cada uno de ellos tales operaciones desde que, por primera vez, un contingente español se integra en UNAVEM (I y II) (Misión de Verificación de Naciones Unidas en Angola), seguida de ONUCA (Grupo de Observadores de Naciones Unidas en Centroamérica), del que se derivaron ONUSAL (Grupo de Observadores Militares de las Naciones Unidas para El Salvador) y ONUVEH (Grupo de Observadores de las Naciones Unidas para la Verificación de las Elecciones en Haití); ECMM y ECCMMY (Misión de Observación de la Comunidad Europea en la antigua Yugoslavia), UNPROFOR (Fuerzas de

Protección de las Naciones Unidas en el mismo territorio) y ONUMOZ (Fuerza de Mantenimiento de la Paz para Mozambique), así como las operaciones ALFA-KILO y ALFA-BRAVO, misiones todas ellas erizadas de dificultades por cuanto suponen el desempeño de actividades que no son las habituales para las que están preparadas normalmente nuestras fuerzas militares y que, por ende, precisan de un adiestramiento específico del personal, previamente seleccionado, que en ellas participa, y de cuya experiencia se cosechan enseñanzas muy valiosas no sólo para tales operaciones, sino, en términos más generales, aplicables a mejoras de armamento y equipos, logística, etcétera.

Desde el punto de vista informativo, este número monográfico proporciona una visión muy ilustrativa de cuáles son y cómo se realizan estas operaciones, tanto las ya finalizadas como las que aún están en curso, que puede responder cumplidamente a las demandas de la opinión pública.

G. Y.



## INGENIERÍA NAVAL. Noviembre, 1994.

La tragedia que significó el hundimiento en el Báltico del transbordador *Estonia* da ocasión a un extenso artículo en el que se recoge la legislación actual relativa a este tipo de buques promulgada desde el accidente que, en marzo de 1987, provocó la muerte de ciento noventa y tres pasajeros y tripulantes del ro-ro *Herald of Free Enterprise* a la salida del puerto de Zeebrugge.

El 1 de enero de 1996 entrarán en vigor medidas especiales, entre las cuales se incluyen tres especialmente relevantes para este tipo de buques; se trata de regulaciones encaminadas a inspecciones de seguridad en las que se aseguren no sólo las condiciones de funcionamiento del material, sino también la competencia y la familiarización de los tripulantes, empezando por el mismo capitán, con los procedimientos esenciales relativos a la seguridad.

En «Propulsión y ruido en buques de guerra de superficie» se estudian varios conceptos relativos al ruido submarino producido por los buques de guerra de superficie y el efecto que las medidas conducentes a su supresión o control tiene en los sistemas de propulsión. Es de subrayar que algunas de estas medidas no se han tomado todavía en buques existentes, por lo que su conocimiento puede revestir especial importancia para futuros proyectos; además, la metodología propuesta para el análisis de soluciones es nueva en este campo. El trabajo, desarrollado a lo largo de trece páginas e ilustrado con profusión de gráficos, diagramas y tablas, tiene por ello considerable interés técnico.

T. T.

no

# REVISTA GENERAL DE MARINA



MARZO 1995



REVISTA  
GENERAL  
DE  
MARINA

FUNDADA EN 1877  
AÑO 1995  
MARZO  
TOMO 228



EDITORIAL 257

#### TEMAS GENERALES

Capitán de Navío Fernando García Moretón  
LA SOCIALIZACIÓN DEL EJÉRCITO (II) 259

Capitán de Fragata Jorge M. Rosety Fernández de Castro  
INFLUENCIA DE MAHAN EN LAS POLÍTICAS EXTERIORES Y NAVAL AMERICANAS 279

#### TEMAS PROFESIONALES

Capitán de Corbeta Gonzalo Sirvent Zaragoza  
EL CONFLICTO DE BOSNIA DESPUÉS DE BIHAC (I) 297

Vicealmirante José E. Delgado Manzanares  
EVOLUCIÓN DE LAS FUERZAS ARMADAS DE LOS PAÍSES DE LA OTAN EN LA ÚLTIMA DÉCADA 305

#### INFORMACIONES DIVERSAS

Alfonso de Carlos Peña  
EURONAVAL 94 313

#### HISTORIAS DE LA MAR

Capitán de Corbeta Luis Mollá Ayuso  
100 AÑOS DEL *REINA REGENTE* 329

#### MISCELÁNEA

#### NOTICARIO

#### LIBROS Y REVISTAS



Nuestra portada:  
«Cayendo a estribor».  
Autor: Rafael Díaz Huélamo.



*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: 076-95-005-8**

---

### VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

MADRID.—Librería Náutica *Robinson*. Fernando el Católico, 63.  
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.  
FERROL.—Librería *Marina*. Galiano, 12.  
*Central Librera*. Fernando Villaamil, 2-4.  
SANTANDER.—Librería *Estudio*. Avenida de Calvo Sotelo, 21.  
TARRAGONA.—Librería Náutica *Cal Matías*. Trafalgar, 37.

---

### PRECIO POR EJEMPLAR

Nacional .....	200 Ptas. (incluido IVA)
Extranjero .....	280 Ptas. (gastos de envío incluidos)

---

*DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:*

Montalbán, 2 - Cuartel General de la Armada - 28071 MADRID.

# EDITORIAL



L mar Mediterráneo se configura como un abismo, con una profundidad máxima de 4.400 metros, de una anchura media de sólo 700 kilómetros para su longitud de aproximadamente 3.800. Históricamente constituyó la cuna de la civilización occidental, gracias a su condición de vía de comunicación que alentó el florecimiento del comercio, que alimenta la vida de los pueblos y el intercambio de culturas. Hoy circula por sus aguas cerca de la tercera parte

del tráfico mundial de productos petrolíferos, además de otras muchas mercancías; sólo los primeros son el sustento indispensable para la subsistencia económica de los países de toda Europa.

Pero también es divisoria de dos mundos distintos, con contrastes enormes: de un lado, el septentrional, la Europa moderna y desarrollada, y del meridional, los países del Oriente Medio y del norte de Africa. En éstos, las tensiones tan evidentes, el inferior nivel de desarrollo en relación con aquéllos, las diferencias económicas, sociales y culturales, generan una manifiesta inestabilidad que, a su vez, es origen de riesgos. Los programas de cooperación, asistencia técnica y ayuda económica pretenden reducir la creciente divergencia en el desarrollo de ambas riberas: los países del Norte proyectan, con la Conferencia de Seguridad y Cooperación en el Mediterráneo (CSCM) y otras iniciativas, un marco en el que, progresivamente, se llegue a consolidar una paz estable en la región. Las dificultades, sin embargo, son grandes y el plazo en que puedan llegar a alcanzarse los objetivos propuestos es, por ahora, indeterminado. El riesgo subsiste.

La supervivencia de las naciones depende no sólo de la defensa de su integridad territorial, sino, en igual medida, de poder asegurar los medios para su subsistencia. Esta gran arteria mediterránea, que confluye en el cuello de botella del estrecho de Gibraltar, es de tal importancia que cualquier obstáculo que impidiera, dificultara o comprometiera la seguridad de su paso provocaría el infarto en Europa. Si tal circunstancia se diera —como ya ocurrió con el cierre del canal de Suez en el otro extremo—, sería necesario establecer un «by-pass» por la larga derrota del cabo de Buena Esperanza, como ya se hizo entonces. Subrayaremos que buena parte de esta derrota está también dentro de la zona de influencia marítima de nuestro país. En ambos casos, pues, la situación geográfica de España nos impone una responsabilidad estratégica esencialmente marítima, que no podemos eludir: la estrategia tiene el horror a los espacios vacíos que los antiguos suponían al mundo físico, y donde una potencia hace dejación de su responsabilidad, otra irá a ocupar su lugar; si lo hiciéramos, nuestro papel en el escenario mundial quedaría relegado al de mero subordinado pasivo con muy poca voz y menos voto. Estas responsabilidades se superponen a las demás de orden marítimo que tenemos en la misma área y, evidentemente, a las que

aún existen en el Atlántico que, aunque comparativamente descargado de crisis, no deja de proporcionar motivos de preocupación en asuntos como la pesca, por poner un ejemplo de actualidad.

El ejercicio de la vigilancia y control de los espacios marítimos se hace con medios navales, y éstos precisan del suficiente apoyo económico, no ya para incrementarlos en la medida precisa, sino incluso para su sostenimiento y necesaria renovación a medida que el tiempo resta eficacia a los existentes. Para ello es indispensable la suficiente dotación presupuestaria, no sólo en términos cuantitativos, sino también de continuidad: la gestación de un buque de guerra dura unos diez años y durante ese tiempo necesita contar con los fondos necesarios de forma estable, sin interrupciones ni saltos. Sin embargo, cuando la economía de una nación se ve obligada a recortar gastos, el primer sacrificado suele ser el Departamento de Defensa, y esto no es algo exclusivo de nuestro país. No existe una conciencia de seguridad en el público, que no la considera materia prioritaria cuando no vislumbra la amenaza inmediata y cierta, y entonces es demasiado tarde; incluso cuando no se trata ya de la seguridad nacional, sino hasta en el límite de la individual y privada: como ejemplo baste decir que en España circula alrededor de un millón de vehículos sin seguro, a pesar de ser obligatorio, lo cual no es óbice para que los españoles se jugaran 1.273.197 millones de pesetas (repetimos: más de *un billón y cuarto*, en 1993 —año de crisis— sólo en máquinas tragaperras).

Sin entrar en mayores detalles, digamos solamente, para terminar, que es necesario imbuir a la conciencia pública y a quienes la representan de que no es mal negocio invertir en la propia seguridad, sobre todo en la colectiva. Conviene popularizar la idea de que si no hay suficientes cañones podrían dejarnos también sin mantequilla.

# LA SOCIALIZACIÓN DEL EJÉRCITO (II)

Fernando GARCÍA MORETÓN



## El agente socializador



*A cohesión* que se pretende alcanzar por la socialización, en la diversificada y compleja estructura del ejército, se produce según dos orientaciones o modalidades que vienen a coincidir con las formas de *solidaridad* que distingue Durkheim: la solidaridad mecánica y la solidaridad orgánica.

### *La solidaridad mecánica*

La cohesión por identidad, o solidaridad mecánica, es la que aparece entre aquellos miembros del ejército que apenas se diferencian entre sí, pues experimentan los mismos sentimientos, aceptan y se adhieren a los mismos valores y se identifican plenamente con «lo militar», que asumen como «algo propio» de forma tal que llegan a constituir una «unidad».

Esta identificación, en el sentido de «querer ser como», se manifiesta en la respuesta de todo el ser al influjo que le llega del contenido y de lo que representa «lo militar».

La identidad militar viene definida por núcleos o sistemas de «valores-normas», derivados de los «presupuestos» que definen «lo militar», a partir de los cuales se ordena la vida militar.

### *La cohesión orgánica*

La cohesión orgánica es aquella que se produce entre los miembros o grupos del ejército que se diferencian entre sí de forma sensible y llegan al consenso porque, por la inteligencia, el espíritu de imitación y el contacto con el agente socializador, aceptan las normas de convivencia y el funcionamiento orgánico de la Institución y tienen «lo militar» como referencia, como elemento aglutinador que vincula a todos como fuerza que se impone y atrae.

En la cohesión orgánica, sus rasgos diferenciales por Cuerpos, Escalas, Especialidades, etc., o por las condiciones bajo las que sirven en el ejército,

hacen que sus intereses, ilusiones y expectativas no sean únicas, sino que estén divididas y orientadas según otros proyectos de vida o aspiraciones profesionales ajenas a lo militar y, por consiguiente, es difícil que se identifiquen plena y totalmente con el cuadro de significados y valores de «lo militar».

### *El agente socializador*

El agente socializador está constituido por los oficiales, y en cierto grado los suboficiales, integrados en el llamado genéricamente Cuerpo de Mando, entre los que se da la *cohesión mecánica*, esto es, entre aquellos que asuman la «condición militar» de por vida y por vocación, con una inclinación plena y perseverancia voluntaria.

Éstos sienten «lo militar» como su «yo real» y, en consecuencia, están en tensión activa, en posesión de sí mismos y con la confianza de realizar lo que les corresponde, integrados jerárquicamente y adoptando el *rol* que deben asumir por (Cabeza, 7):

- Constituir el segmento social que mayor autoridad e influencia acumula en la Institución, lo cual los responsabiliza como la estampa más representativa de sus peculiaridades.
- Y por su carácter vocacional que, unido a ese poder, les hará asumir, indudablemente, una función de núcleo y forja para mantener e infundir en las Fuerzas Armadas su identidad institucional y su tabla privativa de valores.

Este agente socializador tiene ante sí dos tareas: la propia socialización para alcanzar y mantener la solidaridad de identidad y la de ser el agente socializador, propiamente dicho, de todo el Ejército.

### **Naturaleza del agente socializador**

La estructura jerarquizada del Ejército por empleos hace que el agente socializador, antes definido, no constituya una unidad única, sino una «unidad de identidad», con naturaleza de «grupo primario», diversificada en «grupos de referencia» que ejercen la acción socializadora según su «rango» y el «papel» que les corresponda desempeñar en cada caso.

El «rango» se puede definir como la posición legal de una persona en cuanto está determinada por su participación en algún grupo de personas que gozan de derechos o están sujetas a ciertas limitaciones.

Del «rango», referido a una persona, se pasa al concepto de grupos: «grupo-empleo», «grupo-promoción», cuando se trata de una «unidad exclusiva»

formada por personas que gozan, tanto en calidad como en cantidad, de deberes, derechos y privilegios prácticamente iguales; asumen valores, normas, pautas de conducta y puntos de vista sensiblemente iguales; y, además, mantienen intensas relaciones entre sí.

Estos grupos son «grupos de referencia» que cumplen tres funciones: la *normativa*, en cuanto fijan y mantienen principios, reglas de comportamiento y determinan actitudes que han de prevalecer; la *comparativa*, en cuanto permiten la valoración de uno mismo y los demás con relación a la estructura de los núcleos de «valores-normas» del grupo; y *psicológica*, por cuanto en ellos se realizan o satisfacen en gran medida las necesidades emotivas de sus miembros.

La integración y cohesión de estos grupos viene del hecho de que cada miembro controla y, a su vez, es controlado, de forma tal que cualquier desviación de las normas y expectativas del grupo siempre es advertida y conocida. Este conocimiento presiona coactivamente y provoca, normalmente, una rectificación en el comportamiento. El grado de integración, cohesión y convergencia que se logre determinará la influencia y el poder del grupo.

En el Ejército, el grupo más elemental es la «promoción» que juega un papel muy importante en los primeros años de formación como eslabón de enlace y transición de la «vida civil» a la «vida militar».

En sentido ascendente en jerarquía están los «grupos-empleo» constituidos por todos los oficiales del mismo empleo. La naturaleza de estos grupos es algo distinta, por estar formados por «agregados», al integrar miembros de distintas promociones, y por ser menos intensas las relaciones entre sus miembros. Estos «grupos-empleo» cumplen la función socializadora de impartir, impulsar y mantener los valores y normas adscritos a ellos, según el criterio de que los más antiguos deben inculcar y promocionar en los más modernos valores y criterios.

En la realidad, los «grupos socializadores» no son tan uniformes como se han presentado. Las «promociones», al integrarse en el «sistema orgánico» quedan, en cierto modo, desarticuladas, pues sus componentes pasan a ocupar cargos y destinos variados y sus «relaciones de intimidad» pueden ser mínimas o no existir. Sin embargo, esa desarticulación es más aparente que real, ya que la «promoción» o un amplio sector de ella se instituye como un «grupo informal» y establecen «relaciones informales» cuya influencia puede ser muy importante y, en ocasiones, decisiva para el gobierno de la institución.

La vida e influencia de las organizaciones informales dependen, en general, de la voluntad y personalidad de sus componentes, de aquí que si la promoción o el «grupo-empleo» está adecuadamente socializado y es consecuente con su papel como agente socializador, la transmisión de sus normas de conducta y valores a otros grupos sean eficaces y puedan llegar a institucionalizarse.

Por último, el Cuerpo de Oficiales, con las características vocacionales y de servicio ya reseñadas, se presenta como el conjunto y síntesis de todos los

grupos socializadores y se institucionaliza como un «grupo primario» depositario de «lo militar».

El Cuerpo de Oficiales se considera «grupo primario» por ser el primero que interviene en la configuración general del Ejército en cuanto a los objetivos comunes, a la toma de conciencia como institución y a ser quien garantiza su estabilidad y supervivencia. Le corresponde, pues, representar y cultivar los valores de la institución.

Como grupo primario se proyecta sobre todo el ámbito del Ejército para lograr la identificación de todos con las metas generales, vincular a unos con otros, fomentar un estilo de vida propio, y mantener e impulsar la «cultura militar» que engloba las características y rasgos distintivos de lo militar, proyectándola, además, hacia el ambiente exterior para contribuir al rearme moral de la sociedad civil que, en caso de conflicto, tiene que colaborar con el Ejército y trabajar para él.

El Cuerpo de Oficiales, en la práctica, no constituye una unidad de identidad. En su seno pueden aparecer subgrupos o corrientes de opinión a causa de diversos sentimientos, intereses, apreciaciones de valor, descontento, etc.; sin embargo, normalmente, la acción socializadora del Cuerpo de Oficiales hará que tiendan a integrarse y converger en la satisfacción y adhesión a los principios y requisitos esenciales que configuran cada «grupo-empleo».

## La actitud socializadora

A cada «rango» le corresponde una función o «papel». El «rango» y el «papel» se implican mutuamente y algunos autores identifican el «papel» como el aspecto dinámico del «rango», por medio del cual se pone de manifiesto y se transmite el núcleo de «valores-normas» que definen el «rango».

Todos y cada uno de los miembros de los «grupos-empleo» ejercen la acción socializadora por medio de la «representación» (comunicación: lenguaje e imagen) de su «papel», que es esperado en virtud de compartir valores comunes y del sentido concomitante de las obligaciones morales del grupo.

La importancia del lenguaje y el ejemplo que suponen la representación del papel está en el hecho de que permiten a cada individuo conocer al actor, colocarse en su lugar y poder actuar como él. En este proceso continuo que culmina en «desempeñar el papel de los demás» surge un sentimiento íntimo de «sí mismo» con capacidad de orientar la conducta de acuerdo con los valores y normas generales del «grupo-empleo».

Para representar el papel con eficacia, según las orientaciones secuenciales de comunicar, inculcar, inspirar y sensibilizar a los demás, se debe asumir el núcleo de «valores-normas» que identifican el «rango»: derechos, privilegios, obligaciones, normas de comportamiento, actitudes, etc., teniendo en cuenta, además, las expectativas que se despiertan en los demás a causa del «rango»

que se ostenta, esto es, lo que esperan los demás en cuanto a acciones y cualidades de su comportamiento, de lo que «dice» (lenguaje) y «hace» (ejemplo).

El sistema de relaciones iterativas que representa el conjunto de los papeles, comportamiento actual, comportamiento esperado y manifestación de sentimientos, no se pueden reducir a la personalidad del actor, ni al sistema orgánico, sino que tienen una estructura propia que se fundamenta en «lo militar» y se completa o institucionaliza en la llamada «cultura militar».

La claridad y el consenso en el modo de concebir los papeles es de gran importancia, casi decisiva, para la eficacia y moral de cualquier organización.

La validez de un papel, es decir, su adecuación e influencia depende, entre otras, de las siguientes variables:

- Reunir las condiciones físicas, cualidades y virtudes generales y específicas que corresponden al desempeño de su profesión en el «rango» alcanzado.
- Conocer las acciones, actos y cualidades que se esperan de su actuación, para lo que deberá estar familiarizado con las exigencias de su «rango» y el entorno en que se desarrolla su actividad.
- La conformidad, adecuación y congruencia entre su «sentimiento individual» (su «sí mismo») y el «papel». Cabe observar que el «sentimiento individual», el «sí mismo», es uno de los elementos más importantes que configuran la personalidad. La importancia de las actitudes, los valores y las creencias depende de sus relaciones con los sentimientos que uno tenga acerca de su propio ser, sobre «sí mismo». Esta conformidad es necesaria para que las actuaciones sean convincentes y arrastren; en caso contrario, la interpretación del papel será inadecuada, imperfecta, inoportuna o defraudante.
- La precisión con que el actor sitúa al otro y se sitúa a sí mismo; esto es, debe analizar e identificar el ¿quién soy yo? y el ¿quién eres tú? De la precisión en el conocimiento del «tú» dependerá en gran medida la convicción de su papel.
- La influencia de aquellos que constituyen el auditorio o público, que con su actitud pueden ayudar a reafirmarse en la representación de su papel o a seleccionar ciertos aspectos de su comportamiento más adecuados y apropiados para los demás.

Resumiendo, el «rango» y el «papel» de los miembros del Cuerpo de Oficiales, principalmente, contienen una orientación general del modo de «ser» y «estar», que determinan unos niveles de estimación y selección en la conducta, en el comportamiento y en las actividades que, con mayor o menor rapidez, modelan el comportamiento de los individuos y los convierten en verdaderos «actores» integrados en el grupo. Esto conduce a una «lealtad e identificación» con los valores de «lo militar» y, por consiguiente, a la cohesión y unidad del

Ejército. Como dice Abrahamsson, «las normas éticas y los códigos de conducta no son eficaces por sí mismos, sólo lo son cuando los oficiales más antiguos los promocionan e inculcan».

## Los elementos socializadores

La cohesión efectiva sólo se puede lograr por la *obediencia*, que supone someterse, en interés del bien común del Ejército, a la voluntad y normas que se derivan de las notas características de lo «militar».

La *obediencia*, en sentido general, consiste en conformar o adecuar la conducta a un cierto número de normas generales sin las cuales ninguna cohesión es posible. La obediencia, pues, se presenta como un elemento regulador de la vida de cualquier tipo de organización o comunidad, esto es, como el elemento esencial del proceso socializador.

La *obediencia* implica, por otra parte, una disposición estable, libre y voluntaria de aceptar y cumplir el «debe ser» que obliga a todos.

Ahora bien, «lo que debe ser» tiene que ser definido por alguien y ese alguien no puede ser otro que el «grupo-empleo» y, de forma especial, el de mayor jerarquía que, por experiencia, conocimientos y situación, tiene mayor *autoridad* y la consiguiente responsabilidad de velar por la identidad del Ejército y su supervivencia como tal. De esta forma, el «debe ser» se transmite jerárquicamente en sentido descendente y determina la *obediencia debida* a los superiores en virtud de la autoridad que ostenta.

La obediencia, por tanto, no es un «fin», sino el «medio para lograr la cohesión y alcanzar los fines deseados, de aquí que no sea lícita la «pasividad» y la «tardanza» en la obediencia, que pueden ocasionar graves daños, en ocasiones irreparables.

La obediencia es una virtud que exalta el valor y la dignidad de la persona en cuanto supone superar con esfuerzo criterios propios y la resistencia o la rebeldía que proceden del orgullo.

Para obedecer, pues, hay que templar y virilizar la voluntad, ya que supone, además, ir en pos de los pensamientos del superior y adoptar su forma de estar, sentir y querer con relación al Ejército. La obediencia, así concebida, proporciona la satisfacción del deber cumplido.

La sumisión que implica la obediencia no es «servilismo», sino el respeto a una *disciplina* necesaria, sin la cual no existiría la cohesión.

En todo caso, la obediencia depende siempre de la aceptación y consentimiento de los individuos; de aquí la importancia del «control social» (que se tratará en otra ocasión) para fortalecer y completar el proceso socializador que conduce a conformar y adecuar la conducta de las personas para lograr la cohesión interna.

La obediencia, como se acaba de señalar, se relaciona directamente con la *disciplina*, segundo elemento esencial de la socialización en cuanto que constituye el conjunto de reglas y normas de comportamiento establecidas como base para la vida y el gobierno del Ejército, incluyendo además las inclinaciones y desórdenes que se deben evitar y las limitaciones que corresponden a cada rango y papel o función.

Las Reales Ordenanzas de las Fuerzas Armadas, en su artículo veintiocho, relacionan ambos términos:

«La disciplina obliga a mandar con responsabilidad y a obedecer lo mandado. La adhesión racional del militar a sus reglas, fruto de la subordinación a valores superiores, garantiza la rectitud de conducta individual y colectiva y asegura el cumplimiento riguroso del deber.»

Obediencia y disciplina se implican mutuamente y ambos términos se usan indistintamente con relativa frecuencia, sin embargo, tienen una diferencia esencial: *la obediencia* está referida al «mando», a la «orden» de un superior, a la comunicación de lo que «debe ser», en tanto que *la disciplina* hace referencia al cumplimiento de ese «debe ser», normalizado, reglamentado y codificado, sin necesidad de comunicación u orden alguna.

Por la obediencia y la disciplina se crea un «sistema solidario» de creencias y prácticas que unen en una comunidad moral, normativa y de fines a todos los miembros del Ejército. Este «sistema solidario», base del «sistema institucional», debe poseer una fuerza tal que le permita transmitirse ininterumpidamente de generación en generación.

La obediencia y la disciplina tienen su fundamento en la *autoridad*.

El «debe ser» representa, precisamente, la autoridad que se puede definir (Barnard, 89) como el «carácter» de una comunicación u orden en virtud del cual se acepta por el que forma parte o es miembro de la organización, como rigiendo la actuación en que participa, es decir, como rigiendo o determinando lo que ha de hacer o no hacer, según lo que conviene a la organización.

La autoridad lleva asociadas las ideas de influencia, prestigio, fuerza, carisma, liderazgo, etc., características que permiten a la persona que «tiene autoridad» imponer normas, criterios, doctrina, etcétera, y a «exigir» la obediencia sin discusión ni dudas, pues se da por supuesto, en virtud de la autoridad que ostenta, la necesidad y la bondad del comportamiento que se ordena.

Sin embargo, este supuesto de la bondad y necesidad de lo ordenado no es suficiente en muchas ocasiones, sino que es necesario, además, *confiar* en la autoridad, en que «sabe lo que dice y dice lo que sabe», pues la aceptación de la autoridad supone siempre un cierto grado de «sumisión de la voluntad».

La obediencia imperativa que exige la autoridad no se opone a la libertad, sino que se supone, dado que la libertad está en la «razón» y es, precisamente,

esa «razón» la que conduce al reconocimiento voluntario, implícito o expreso, de esa autoridad como querida, aceptada y consentida.

La autoridad no debe confundirse con el «poder» o el «mando». Una persona tiene autoridad en la medida en que se reconoce y se acepta libremente la influencia y las acciones que puede ejercer sobre personas y cosas.

El poder y el mando pueden carecer de ese reconocimiento libre y voluntario y ser obedecidos por diversas razones y presiones. Es deseable que todo poder y mando lleven asociado el principio de autoridad para que sus órdenes, normas y criterios sean aceptados en un consenso generalizado y una obediencia sentida sin fisuras ni críticas.

El que una orden o norma tenga o no «autoridad» depende de las personas a las que va dirigida y no reside en «la persona constituida en autoridad» que tiene poder o ejerce el mando.

La relación y correlatividad entre la *autoridad* y la *obediencia* constituyen el nervio central y fundamental del Ejército.

El decaimiento o la ausencia de uno cualquiera de los dos términos arrastra al otro, y este doble resquebrajamiento conduce a la ruptura de la cohesión, a conductas dispersas y erráticas, a enfrentamientos y a comportamientos de imprevisibles consecuencias.

Las teorías pseudoéticas de la emancipación, de la libertad no ajustada a la razón, del utilitarismo, etcétera, que generalmente encierran cierto matiz antimilitarista, están orientadas a debilitar la fuerza que supone y representa el binomio «autoridad-obediencia».

En el mismo sentido actúan las tendencias e intentos de «democratizar» el Ejército, sobre las que el general mayor James G. Harbord, en su obra «American Army in France» (Barnard, 190), se expresa en los siguientes términos: «Un presidente demócrata ha olvidado que la mayor de todas las democracias es un ejército. La disciplina y la moral influyen sobre el voto inarticulado instantáneamente emitido por masas de hombres a los que una orden hace marchar hacia adelante... El consentimiento unánime sigue a la cooperación entre los hombres individuales en la tropa...».

## Condiciones previas esenciales

La necesidad de socialización del Ejército requiere un cambio de actitud psíquica y de mentalidad. Se trata de afrontar una «con-versión» hacia «lo militar» como algo esencial e insustituible para que el Ejército «lo sea», logrando la integración solidaria y plena de todos sus miembros, lo que supone garantía de acción unificada y lealtad.

La función socializadora escalonada, que activa, impulsa y mantiene el espíritu de «lo militar» como esencia del ejército, requiere la existencia de unas

condiciones previas esenciales: el equilibrio del binomio «necesidad-satisfacción» para asegurar el temple moral de todos los miembros de la Institución.

La capacidad de promover esas condiciones previas reside en el «sistema orgánico» donde se materializa y concreta «el gobierno de la Institución» con una responsabilidad que debe trascender del sentido usual de «dar cuenta» de algo a alguien para tomar conciencia del sentido menos usual de «cuidar» de algo... del hombre, lo que implica una particular búsqueda, para corregir aquello que le afecta negativamente, bajo los principios de «querer», «saber» y «hacer», aun a sabiendas de las limitaciones que puedan existir.

Esa búsqueda debe estar orientada al logro del equilibrio «necesidad-satisfacción» (R. G. M., abril 1994, 398) que, cuando es total, lleva a la situación de «eficacia alta-moral alta» en la que se pueden insertar los valores que conlleva el espíritu de «lo militar».

No alcanzar ese equilibrio o la quiebra del mismo puede originar una patética actitud de pasividad, indiferencia y falta de ánimo que pueden conducir a una «permisividad patógena» o, por el contrario, generar sentimientos más o menos profundos de ansiedad, fracaso o frustración que originan el «resentimiento» o la «rebeldía».

Con el «resentimiento», de estructura muy compleja, se engranan (Merton, 235) tres elementos: «primero, sentimientos difusos de odio, envidia y hostilidad; segundo, la sensación de impotencia para expresar esos sentimientos activamente contra la persona o estrato social que los suscita; y tercero, el sentimiento constante de esa hostilidad impotente». El resentimiento supone también, para Max Scheler, una negación de los valores o su inversión, anteponiendo «lo negativo» a «lo positivo».

El sentimiento de «rebelión» que también puede aparecer tras un prolongado período de extrema sumisión (Merton, 234), «lleva a los individuos a pensar y tratar de poner en existencia una estructura social nueva, es decir, muy modificada. Supone el extrañamiento de las metas y las normas existentes, que son consideradas como puramente arbitrarias. Y lo «arbitrario» es precisamente lo que no puede exigir lealtad ni posee legitimidad, porque lo mismo podría ser de otra manera».

Los autores que tratan de temas militares coinciden en señalar que la eficacia de la Institución Militar y su desarrollo dependen principalmente de la moral de sus componentes y conviene en señalar, con más o menos minuciosidad, los factores que afectan a esa moral clasificándolos, normalmente, como factores relativos al jefe, a los subordinados, a la organización, a las condiciones económicas, a las condiciones ambientales, a las condiciones sociales, etcétera.

Entre todos los factores, destacan los que «afectan al Jefe», que debe responder a las características de un líder y ser totalmente aceptado por los

subordinados, y los «relativos a los subordinados», que afectan a la satisfacción de sus exigencias, resaltando las siguientes:

- Sistema de ascensos convincente.
- Evaluación fiable del personal.
- Remuneraciones justas y equitativas.
- Posibilidad de aportar ideas y sugerencias.
- Asignación de destinos objetiva y justa.
- Buenas comunicaciones internas.
- Criterios estables y conocidos.
- Eficacia y racionalidad de los reglamentos internos.

Entre esos factores hay cuatro: sistema de ascensos, evaluación o informes personales, asignación de gratificaciones y comunicación, ante los que se sienten muy sensibilizados los miembros de los ejércitos y que afectan muy seriamente a la moral pues suelen ser origen de resquemores, rencillas e, incluso, envidias, que normalmente son semillas de «desorden».

Las anomalías que se pueden producir debido a esos cuatro factores, sean reales o subjetivas, producen una tensión interna muy intensa y emotiva que alcanza su valor máximo cuando no se encuentra medio alguno para restablecer la «justicia» o cuando se llega a la conclusión de que se obtienen los mismos resultados cualquiera que sea el grado de comportamiento propio.

Las consecuencias psicológicas que provoca esa situación tienen una manifiesta gravedad por afectar a un amplio número de personas (todas menos los favorecidos) en las que se desencadenan sentimientos de «agravio comparativo», «impotencia», «desaliento», «arbitrariedad», «inseguridad», que producen un efecto acumulativo que desemboca en «desunión» e «insolidaridad» y una desviación de los «valores de servicio y dedicación» a los «valores de utilidad personal».

Antes de comentar muy brevemente, por razones de espacio, los cuatro factores señalados que representan las condiciones previas esenciales, ascensos, informes personales, gratificaciones y comunicación, parece necesario señalar algunas de las causas que dan lugar a decisiones poco afortunadas a la hora de regular los supuestos considerados:

— *No respetar el principio de subsidiariedad* conduce a que no se tomen en consideración las singularidades de cada ejército, Tierra, Armada y Aire, y se produzcan unificaciones, respondiendo a criterios instrumentales y tecnocráticos, que en la práctica condicionan muchas decisiones, especialmente aquellas que se refieren o se relacionan con el personal, dificultan la gestión y, lo que es peor, la alejan de los usuarios.

La inobservancia del principio de subsidiariedad merma la confianza en la autoridad y, como se dijo en otra ocasión, puede llegar a producir su descrédito.

— *No respetar el principio del orden* que hace referencia a lo «correcto» y expresa una relación «conveniente» ajustada a razón.

El orden, como elemento constitutivo de toda estructura, incluye el concepto de autoridad y ordenación jerarquizada que si se altera puede producir sentimientos de «arbitrariedad» y crear situaciones casi patológicas de «inseguridad», falta de confianza en sí mismo e insatisfacción, que pueden desembocar en un caos, pues todo «desorden» provoca inevitablemente, en mayor o menor grado, una ruptura de los vínculos de la estructura afectada.

— *La actitud de no distinguir las «voces» de los «ecos»* que da lugar a un proceso de acción que Pfeffer llama «emergente casi aleatorio», en el cual la «realidad» juega un papel casi simbólico y la Institución se ve constreñida por su medio externo en el que nacen y se desarrollan concepciones intelectuales generalmente artificiales y poco afortunadas por su alejamiento de la realidad.

El siguiente párrafo de una conferencia del vicealmirante Duval, jefe del Departamento de Personal de la Marina francesa, alude a esa situación; dice así: «Las consecuencias psicológicas de la reforma... conducen a abordar los problemas morales. Son sin duda los más importantes, en la medida que toda política es ilusoria si no contiene en sí misma lo que se puede llamar *la feliz complicidad de los hombres* y esta distinción es aún más cierta cuando se trata de política de personal. El principal reproche que se puede hacer a la tecnocracia, y en especial a nuestra tecnocracia, es el olvidarlo con demasiada frecuencia a pesar de que las consecuencias de tal olvido *nunca* dejan de ser graves...».

Tras estas consideraciones que afectan a la toma de decisiones se pasa a comentar los factores reseñados que representan parte de las condiciones previas esenciales.

### *El sistema de ascensos*

El deseo y la necesidad de progresar profesionalmente y las expectativas de lograr un ascenso gradual está profundamente enraizado en el hombre.

Los sistemas de ascenso pueden responder a tres criterios: antigüedad sin defecto, selección negativa y elección o selección positiva.

Todos ellos inevitablemente producen en algunos compañeros sentimientos de injusticia, desengaño o frustración, pero en distinto grado, tanto por su intensidad como por el número de los afectados.

*El sistema de ascensos por antigüedad sin defecto* es el que produce menos conflictos y agravios y, al respetar el principio del «orden», acorde con el sentimiento generalizado de que «la antigüedad es un grado», mantiene los vínculos de la estructura de personal. Sin embargo, puede afectar a la eficacia de la institución, al privarla, por razones de edad, de algún oficial brillante. Su incidencia perniciosa sobre la conducción de los escalafones se puede paliar con medidas complementarias.

*El sistema de ascensos por selección negativa* viene a ser, en cierto modo, el anterior, ampliando el concepto de «sin defecto». Este sistema mantiene la estructura de las escalas y sus vínculos de «orden». La incidencia afectiva sobre el personal no es muy intensa y queda limitada al reducido número de los afectados por una calificación menor. En la Armada este sistema funcionó satisfactoriamente y se completaba con el «ascenso por elección» en casos «excepcionales». Este tipo de ascenso se aplicó una sola vez y al elegido le ocasionó algún problema y una cierta amargura.

*El sistema de ascensos por selección* es, posiblemente, el que presenta inconvenientes más graves y máximo cuando se impone, con carácter obligatorio, un determinado número de «elegidos» que, en algunos frentes de clasificación, pueden no existir dada la uniformidad de las calificaciones.

En este sistema, como dice el almirante Liberal en un interesante trabajo sobre «sistemas de ascenso» (revista «Ejército», abril 1992), «Con independencia de la satisfacción natural que, en principio, producirá al elegido tal distinción, los compañeros postergados se sentirán dolidos de forma igualmente natural e inevitable, salvo en aquellos casos, muy poco frecuentes, en los que todos reconozcan sinceramente la justicia de la elección. Incluso muchas veces el propio elegido, según sean sus cualidades personales, se sentirá por lo menos incómodo».

Los ascensos por elección crean, inevitablemente, sentimientos de agravio comparativo entre los «saltados», sobre todo cuando los méritos del «elegido» no se detectan con claridad o no son compartidos o aceptados por la generalidad. Esta situación erosiona el «compañerismo» y la «fidelidad», virtudes esenciales para el mantenimiento de la moral.

Con este sistema, además, el error, que puede surgir por la dificultad que entraña seleccionar «el mejor» entre un grupo de oficiales muy buenos, se comete (Liberal, 9) «tantas veces como individuos se elijan, puesto que cada uno de ellos supone una elección sobre el resto, incluso respecto a los que también ascienden».

El número de los afectados con sentimientos de discriminación, insatisfacción y resentimiento es numeroso, pues afecta a todos los «no elegidos» y, además, en mayor o menor medida, a los «elegidos» cuyo orden de antigüedad ha sido alterado.

Este sistema de ascensos por selección produce un gran «desorden» jerárquico y rompe los vínculos de la estructura de personal; vínculo, por otra parte, *muy consolidado* por los muchos años durante los cuales se han estado «viendo» según una ordenación estable y «aceptada».

Con este sistema, los individuos (Weinert, 105) se sienten arrastrados a las «luchas de competencia» y a «rivalidades» que contribuyen a que dirijan su atención hacia un sector parcial de su trabajo, para obtener «buena imagen», y pierden de vista el conjunto de su función y el contexto global y objetivo final de la institución.

Los estudios realizados en el campo de la psicología sobre ascensos y utilización de los recursos humanos en una organización (Schein, 23) insisten mucho sobre el concepto de «legitimidad» que no depende de la autoridad conferida, sino de la «aceptación», afirmándose que, por ejemplo, una organización podrá dotar de autoridad a unos capataces *sólo* si los trabajadores «están de acuerdo con el sistema» que permite que las personas lleguen a ser capataces... *la aceptación del sistema* es, precisamente, lo que permite que un trabajador tolere incluso que haya algún capataz que no sepa actuar como tal, y aun así estará dispuesto a recibir órdenes de él».

### *El sistema de informes personales*

El sistema de informes personales para la evaluación del personal y su clasificación tiene una especial importancia, pues afecta directamente a todo el proceso de ascensos y también a la asignación de algunos destinos: mandos, cursos, destinos especiales, etcétera, de forma tal que pueden alterar muy seriamente el proceso de carrera de los oficiales.

Es necesario e imprescindible, por lo dicho, que las calificaciones de los oficiales se ajusten objetivamente a la realidad, que sean correctas y legítimas.

Los estudios sobre el grado de validez y confianza de las calificaciones de los informes personales son muy frecuentes. Falco Accame, en «un código de comportamiento para las Fuerzas Armadas», recoge los comentarios de alguno de esos estudiosos, entre los que figuran los siguientes:

El almirante O. de Giambarardino, en «El arte de la guerra en la mar», se pronuncia en los siguientes términos: «Lo mismo que idéntico uniforme cubre cuerpos diferentes, así las afirmaciones genéricas de las notas características cubren tal vez profundas diversidades humanas. Por eso, no basta con examinar los informes, que son fruto generalmente del encuentro de dos caracteres, el del juez examinador y el del juzgado, examinado, y en los cuales los bien calificados muchas veces no han tenido otro mérito que la habilidad demostrada para asumir el color del propio superior, o sea, adaptarse a su mentalidad».

En «Conversaciones militares», 1968, el general Moscardelli comenta que «ocurre frecuentemente en las calificaciones que aquellos que tienen miedo a su sombra sean definidos como hombres cargados de las mejores cualidades, dotados de las más excelsas virtudes, modelos perfectos de sabiduría y de disciplina. Retórica de frases hechas mediante una antigua tradición que ninguna evolución se arriesga a modificar...».

El general P. Supino, en «Problemas del ejército» 1954, refiriéndose a las deficiencias de algunos altos mandos en la pasada guerra mundial, precisa: «...muchos puestos de gran responsabilidad estaban reservados a hombres sin

carácter —puesto que mostrar carácter era frecuentemente un motivo para caer en desgracia y para encontrar dificultades en la propia carrera— a oportunistas consumados en el arte de seguir la corriente sin preocuparse de más, a hombres rutinarios que habían avanzado en la Carrera Militar, expertos en el arte de no asumir responsabilidades y de atrincherarse tras el respeto formalista a las normas reglamentarias, para los cuales, frecuentemente, la práctica burocrática bien tramitada era la más elevada expresión de la actividad militar, y para quienes, a falta de méritos personales, el fracaso del colega era un anuncio de éxito personal».

En Estados Unidos de América, por último, en el estudio «Military Advancement: The Visibility Theory Of Promotion», David W. Moore y B. Thomas Trout, tras un análisis de los conceptos «cualidades» y «antigüedad», demuestran que no son suficientes para explicar cómo se produce el proceso de promoción y bosquejan, para explicarlo y comprenderlo, un modelo más amplio sustituyendo lo que se llama «teoría de ascensos por cualidades» por la que llaman teoría del «dejarse ver», partiendo de la tesis de que «las cualidades, siempre difíciles de evaluar, tienen una influencia mínima y, además, decrecen conforme se progresa en la carrera, mientras que el “dejarse ver”, que comienza modestamente, finalmente llega a ser la influencia dominante». Este «dejarse ver» conduce a una competencia, a veces desleal, que se plasma en una estrategia para maximizar su posible elección buscando destinos en los que se puede atraer la atención de los superiores y fomentar el contacto con ellos para exponer «su talante» y mostrar su coincidencia de ideas.

Con independencia de esos comentarios, que deben servir para meditar sobre el peso que deben tener las calificaciones, es indudable y resulta evidente para todos que los sistemas de informes personales no pueden abolirse. Como dice Accame, en cualquier sociedad concebible estamos obligados a vivir unos al lado de otros y a calificarnos mutuamente. Ahora bien, lo importante es seleccionar un sistema de informes en el que los errores sean mínimos. En caso contrario, los efectos negativos sobre la moral no se harán esperar. Los sentimientos de desengaño, injusticia y arbitrariedad podrán llegar a niveles peligrosos.

El problema esencial de los sistemas de informes es saber qué crédito se debe dar a las calificaciones cuando todos coinciden (Maucorps, 117) en demostrar que, en gran número de casos, la competencia profesional del calificador resulta insuficiente para asegurar una calificación correcta y que, además, las calificaciones presentan posibilidades de error que son inherentes a su naturaleza y al sistema utilizado.

La calificación de cualidades, comportamientos y aptitudes se puede realizar según tres métodos:

En el primer método, el calificador evalúa según su criterio personal, más o menos dirigido por unas normas orientadoras y por el código ético que impere

en la organización. Este sistema no permite una comparación justa de evaluaciones, ya que cada calificado lo es con relación a un «patrón» diferente, pero sí permite detectar y poner en «observación» a los calificados con «defecto», esto es, con notas negativas.

En el segundo sistema el calificador, valora o califica, partiendo de unas normas orientadoras, por comparación, considerando el grado en que el calificado posee una cualidad en comparación con los que el calificador ha conocido a lo largo de su carrera del mismo empleo, cuerpo y escala.

Este sistema adolece también de la falta de un «patrón» dada la variabilidad del sistema de referencia, pues cada calificador habrá conocido oficiales de distintos niveles y características y en diferentes situaciones en las que se pueden apreciar unas cualidades mejor que otras.

En ambos sistemas es frecuente, por falta de una referencia concreta, que se presente el llamado efecto de «halo» que se manifiesta (Maucorps, 117) por la «tendencia a sobreestimar o subestimar a un individuo desde todos los puntos de vista, sea fundándose en una impresión de conjunto, sea limitándose a uno de los aspectos donde se distingue netamente por exceso o por defecto».

En el tercer sistema, usado en la Marina francesa, para cada concepto, cualidad o aptitud, se definen, por sus rasgos característicos y esenciales, los «patrones» de los distintos grados de su calificación: muy superior a lo normal, superior a lo normal, normal inferior a lo normal y muy inferior a lo normal. Por ejemplo, los cinco niveles para calificar la «cooperación» (Maucorps, 117) se pueden definir así:

- A. Su actitud suscita en los demás un elevado espíritu de cooperación y ayuda mutua.
- B. Es espontáneamente voluntario para el trabajo en equipo y ayuda sistemáticamente a sus compañeros.
- C. En general trabaja bien con los otros y los ayuda con bastante frecuencia.
- D. Raramente trabaja con sus compañeros y los ayuda poco o no los ayuda.
- E. No trabaja bien con otros y no los ayuda.

Los niveles de calificación en algunos casos pueden ser solamente tres, en lugar de cinco.

Además, para evitar la posible tendencia a calificar subjetivamente sin atender a la definición de los «patrones» establecidos, en algunos conceptos se altera el orden de las letras, por ejemplo: C. E. A. B. D. o, bien, se utilizan otras letras: J. M. L. N. P.

Este sistema exige una mayor atención por parte de los oficiales calificados; parece más objetivo y, en principio, la comparación de las calificaciones

de varios oficiales parece más justa por el hecho de estar todas referidas al mismo «patrón» de referencia.

### *El sistema de gratificaciones*

El sistema de complementos como «incentivo material» en forma de dinero no siempre actúa como «motivación» positiva para mejorar la eficacia, el rendimiento o la productividad.

«Es cosa de experiencia corriente (Barnard, 138) que las remuneraciones materiales son *ineficaces* fuera del nivel de subsistencia, salvo para un número muy limitado de hombres, pues la mayor parte de éstos ni trabajan más intensamente por más cosas materiales ni pueden ser inducidos de ese modo a dedicar más que una fracción de su participación posible al esfuerzo organizado».

Sin embargo, los incentivos en forma de dinero pueden ser causa de una disminución del esfuerzo y de una cierta degradación moral, sobre todo cuando las gratificaciones se consideran ilegítimas, por no ajustarse a los requisitos esenciales de ser (Hodge, 141) equitativas, fácilmente comprensibles y ser evidente su relación con el esfuerzo, penosidad o responsabilidad.

En relación con los salarios y gratificaciones (Haynes, 161) «hay muchos estudios científicos que subrayan cómo los asalariados se preocupan mucho menos del *nivel absoluto* de sus salarios que de la *relación de los mismos* con los que reciben otros. Si los trabajadores consideran que las *relaciones* de sueldos y salarios *no son justas* se convierten en gente descontenta, aun cuando su paga pudiera ser alta desde el punto de vista de subsistencia».

Esto es aún más patente (Barnard, 168) en las organizaciones militares, que están en cierto modo alejadas de los incentivos materiales, y en las organizaciones religiosas, que se caracterizan, en general, por tener como incentivo el «sacrificio material». En unas y otras, los incentivos se orientan en torno a los objetivos, el modo de pensar, los ideales, el comportamiento, etcétera.

En las organizaciones militares existen unos complementos o gratificaciones cuya legitimidad queda asegurada por la conformidad general con que son aceptados. Tanto los que afectan a grupos, vuelo, embarco, operaciones especiales, submarinos, buceadores, etcétera, como las de carácter personal, como cargos de especial responsabilidad o representación, mando, diplomas, idiomas, trienios, etcétera. Estas gratificaciones no provocan reacción alguna entre los miembros de la organización, ni constituyen, en buena medida, un «incentivo», pues entran en el campo de lo que se considera normal.

Existen, sin embargo, otras gratificaciones de dedicación especial o extraordinarias que, en el conjunto de una dependencia, órgano o unidad, sólo perciben unos pocos por razones que, aunque posiblemente justificadas, no comprenden el resto del personal que no las percibe y, sin embargo, contribuyen en similar medida a las tareas y funciones que realiza la unidad.

En este caso, «el trabajador (Testa, 315) es muy sensible a la remuneración *justa*, es decir, a aquélla en la que se reconocen sus méritos y en las que no existen *discriminaciones a su favor ni en favor de otros compañeros* que desarrollan las mismas tareas».

En la situación aludida, los que no reciben tales complementos se sienten afectados por un «incentivo negativo» que puede trasladar las motivaciones de un campo de actividades a otro y desviar sus energías a tareas que no le satisfacen, produciéndose siempre y en todos los casos un empeoramiento del esfuerzo y la eficacia, un profundo sentimiento de discriminación y una notable disminución de la moral.

Un amigo, con ingresos muy elevados pero variables, contaba que, al salir a cenar, cuando sólo se preocupaba de mirar la columna de la izquierda de la «carta», en la que figuran los «platos», se sentía eufórico y con una moral muy alta; por el contrario, cuando su preocupación era la «columna de la derecha» donde figuran los «precios» se sentía en crisis y su moral estaba por los suelos.

Situación de crisis y moral baja es aquélla en la que el personal de un ejército, en lugar de elegir «por la izquierda» los destinos, de acuerdo con sus aficiones o pensando en dónde puede desarrollar una labor positiva y eficaz, los elige por «la columna de la derecha», donde figuran los complementos y sus niveles.

### *Sistema de comunicación*

Una comunicación deficiente y la falta de información suelen generar inseguridad y desorientación. Por el contrario, la comunicación «creíble» pone al hombre a salvo de miedos y temores.

Comunicación y credibilidad se relacionan directamente con la *confianza*, que el «Naval War Manual» de 1955 considera como la cualidad esencial para la creación de una moral alta, y de la que depende el valor, la decisión, la energía, la determinación y la capacidad de sacrificio.

Conviene recordar que el proceso de comunicación (Petit, 41) es una «herramienta social» que debe ocupar un lugar privilegiado en las organizaciones, pues condiciona su existencia y eficacia. Normalmente se utiliza para consolidar el poder, pero también para alcanzar los objetivos de la organización, buscando cierta modificación en los comportamientos y actitudes, lo que puede lograr, según su orientación y acierto, en sentido positivo o negativo.

Toda persona siente la necesidad de recibir *suficiente información* (Weinert, 33) sobre los «acontecimientos que afectan a la organización» (y sus motivos), para comprender las acciones y los procesos presentes, y para poder *calcular de antemano* los cambios proyectados... Por ello, no puede haber ningún *ataque o reto mayor a la necesidad de seguridad* de un colaborador que

la realización de acciones y decisiones que, por desinformación, puede considerar «arbitrarias» por parte de los superiores o de los colegas que influyen en su esfera de trabajo, o al tener la impresión de depender de fuerzas incontrolables e incomprensibles.

Como decía el vicealmirante Duval en la Escuela de Guerra Naval francesa, «he adquirido la convicción de que existe en todos los oficiales una gran necesidad de ser informados en todos los terrenos y que la información sea dialogada, más que por escrito, de acuerdo con el gusto de nuestro tiempo. En particular los oficiales jóvenes, más que nosotros a su edad, experimentan la necesidad de saber el «porqué» y el «cómo» de las cosas...»

Con la comunicación e información «creíble» se trata, en definitiva, de poder «dar razones», de fundamentar «el decir» y el «hacer» de los «fines» que se persiguen, para suscitar expectativas de «confianza» y «deseo».

## Reflexión final

En todo ejército es de imperiosa necesidad la socialización, en el sentido señalado, para alcanzar la necesaria e imprescindible «cohesión» en torno a los sistemas de valores y normas que se derivan de los «presupuestos» de «lo militar», que definen y representan la esencia de un ejército que «lo es».

Como se ha podido apreciar, esos sistemas o núcleos de «valores-normas» tienen carácter universal y es difícil que alguien pueda cuestionar o poner en tela de juicio de forma razonable su «validez».

Siendo así, cada agente socializador puede aceptar esos núcleos de «valores-normas» como «verdades» cuya validez es «cierta» y que, en recta conciencia, debe «adoptar» como norma de vida y criterio orientador para cumplir y desarrollar la «función militar» como acción socializadora.

Por tanto, todos y cada uno de los miembros del «sistema institucional», con confianza en sí mismo y con su propio juicio, tienen la «responsabilidad», según su rango y papel, de crear, impulsar y mantener el proceso socializador.

El aspecto «creador» de la responsabilidad de cada uno en el escalón que ocupa es el aspecto más ejemplar e importante de la responsabilidad, fundada no sólo en la obediencia de hacerlo, sino en hacerlo para conseguir el bien del Ejército y de España, respondiendo personalmente al principio de justicia.

Esta responsabilidad, como se ha dicho, es de naturaleza «creadora» en el sentido de que, en cualquier caso, se trata de conseguir o crear un elemento y sentimiento de «convicción» que signifique (Barnard, 313) la identificación de los códigos de conducta personales con los núcleos de «valores-normas» de la institución.

Esta identificación o unión es la que lleva al «convencimiento» a sus miembros para constituir esa especie de «organización informal» que, con base en el «sistema institucional», subyace en todo el ejército, dándole vida y siendo el

centinela que percibe con sutileza, mucho antes que nadie, cualquier infidelidad o insinceridad.

La «convicción» hace posible la existencia de esa organización informal o irregular que lleva en sí «lo militar», indispensable esencia del Ejército que da (Barnard, 315) una significación común al común propósito, que crea el estímulo que hace eficiente a los demás incentivos, que al aspecto subjetivo de innumerables decisiones le comunica consistencia en un ambiente cambiante, y que inspira la adhesión personal que produce la cohesión vital sin la cual no es posible la cooperación.

Siguiendo con algunas de las ideas de Chester I. Barnard, se puede decir que la *calidad* de «lo militar» proviene de la grandeza de la *moralidad* sobre la que descansa. Lo militar, que sustenta la cohesión y la cooperación, es multidimensional; proviene y está hondamente arraigado en el pasado y se enfrenta con el futuro sin fin. A medida que se extiende y hace más profundo «lo militar» pueden aparecer conflictos, incluso graves, por las perturbaciones que tratan de sofocarlo, pero su calidad, la calidad de lo militar, la persistencia de su influencia, la pervivencia de los ejércitos y el poder de cohesión que suscita, expresan la elevación de las aspiraciones morales del ejército y la profundidad de sus fundamentos morales. Así, entre los militares las cosas visibles se mueven gracias a las invisibles que emanan del sistema institucional.

El elemento de convicción, que debe llevar a lo militar, se ve reforzado por el hecho de ser el Ejército, a su vez, *agente socializador* con relación a la sociedad civil, tanto por el ejemplo que proporciona como por la formación que imparte a los que sirven temporalmente en el Ejército y posteriormente se incorporan a la vida civil.

El papa Pablo VI (23.11.75) señalaba esta circunstancia: «Vuestra vida militar puede ser una *pedagogía social* fundamentada en esos deberes superiores que conducen a la paz verdadera»; y Juan Pablo II afirmaba recientemente que «la prueba del servicio militar se inserta como una oportunidad formativa... la misma disciplina que acompaña a la vida militar, al robustecer el carácter, os ayuda a rescatar vuestros proyectos... vida militar y servicio militar son un ejercicio útil de preparación a la vida civil, un entrenamiento en tareas de utilidad pública y exigen asumir una responsabilidad hacia los demás...».

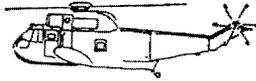
Lograr la socialización del Ejército, en un grado aceptable, no es tarea fácil. Hay riesgos y puntos débiles que perturban y dificultan el proceso. Conocidas esas dificultades, que proceden principalmente del ambiente social, tanto nacional como universal, y poniendo en práctica un adecuado «control social», habrá que renovar cada día, contra esas tendencias desintegradoras o de apatía, una lucha que no es otra cosa que la lucha por la esencia del Ejército, esto es, por «lo militar»:

La conciencia de cada uno debe llevar a ese encuentro frente a ese «que soy», situado en el umbral del futuro, para vencer la «rutina» y salir al encuen-

tro de esos núcleos de «valores-normas» con una actitud positiva y dinámica proyectada, desde cada nivel, hacia las promociones más jóvenes.

Para terminar recordemos unos versos de Rudyard Kipling:

«...Si consigues ser pueblo y dar consejo a reyes  
y a todos amar como a un hermano  
sin que ninguno te absorba...  
Si consigues observar, meditar y conocer,  
sin llegar nunca a ser destructor o escéptico,  
soñar, mas no dejar que el sueño te domine,  
pensar, sin ser sólo tú pensador...  
Serás un hombre.»



#### OBRAS CONSULTADAS

- BARNARD CHESTER I.: *Las funciones de los elementos dirigentes*, Madrid, 1959.  
CABEZA CALAHORRA, Manuel: *La socialización militar*. Ejército, enero, 1983.  
HODGE, Billy, y HERBER, Johnson: *Administración y organización*. Buenos Aires, 1976.  
HUNTINGTON, Samuel P.: *El orden político en las sociedades en cambio*. Buenos Aires, 1968.  
LIBERAL LUCINI, Ángel: *Sistemas de ascensos*, Ejército, abril, 1992.  
MAUCORPS, Paul H.: *Psicología militar*. Buenos Aires, 1960.  
MERTON, Robert K.: *Teoría y estructuras sociales*. México, 1972.  
MOLNAR, Thomas: *La autoridad y sus enemigos*. Madrid, 1977.  
OHELING, Hermann: *La función política del ejército*. Madrid, 1967.  
PETIT, François: *Psicología de las Organizaciones*. Barcelona, 1984.  
PFEFFER, Jeffrey: *Organizaciones y teoría de la organización*. Buenos Aires, 1987.  
PRUDENCIO GARCÍA: *Ejército: presente y futuro*. Madrid, 1975.  
ROMERO SALGADO, Emilio: *Temas de moral militar*. Madrid.  
SCHEIN, EDGARD H.: *Psicología de la organización*. Madrid, 1972.  
TESTA, G.: *Organización y dirección de personal*. Bilbao, 1973.  
VALDEAVELLANO, Luis G.: *Curso de historia de las instituciones españolas*. Madrid, 1973.  
WEINIERT, Ansfried B.: *Manual de psicología de la organización*. Barcelona, 1985.

# INFLUENCIA DE MAHAN EN LAS POLÍTICAS EXTERIOR Y NAVAL AMERICANAS

Jorge M. ROSETY FERNÁNDEZ DE CASTRO



## Introducción



N este decenio de los noventa se cumplirá el centenario de uno de los más tristes episodios de nuestra Historia, la pérdida de Cuba, Puerto Rico y Filipinas. Si el resultado de esa breve guerra causó graves trastornos para España, que fueron mucho más allá que la sola pérdida de los territorios, para los Estados Unidos, vencedor de la guerra, significó su despegue como potencia internacional. Pero además, en los días en que se cierra este trabajo, se cumple el octogésimo aniversario de la muerte de Alfred T. Mahan (1 de diciembre de 1914), quien sin duda puede considerarse inductor de tan nefasta política antiespañola.

Para cualquier lector español, Mahan es un personaje que despierta bien poca simpatía, sentimiento parejo al que éste tenía por España y los españoles. Pero si el lector es un oficial de la Armada debe tratar de olvidar esa circunstancia y, vencido el rechazo inicial, encontrará que su doctrina le es útil, pues no sólo se limita al campo naval, sino que se introduce en el de los efectos del poder naval en la política exterior de los estados.

Parece oportuno, por tanto, recordar el papel desempeñado por este personaje histórico en los sucesos de los que, en este decenio, se cumple el centenario.

Hans Morgenthau, el gran teórico americano de las relaciones internacionales, distingue tres épocas en el análisis de la política exterior americana correspondiente al largo período, más de un siglo, que media entre la Independencia de los Estados Unidos y el desenlace de la primera guerra mundial. A estos períodos los denomina realista, ideológico y utópico, de acuerdo con la característica más destacada en la relación entre los principios morales y los intereses nacionales y la proyección de estos conceptos sobre la realidad de la acción política.

En el período realista, prácticamente el final del siglo XVIII, primaron los intereses nacionales sobre cualquier otra consideración. A lo largo del siglo XIX se da una afortunada coincidencia entre los intereses nacionales y los princi-

pios morales. Finalmente, hay un período que comienza con la presidencia de McKinley (1897) en la que existe un divorcio entre los intereses nacionales y los principios morales y son éstos precisamente los que constituirán la guía para la acción política (1).

La presidencia de McKinley tiene, a mi modo de ver, una gran trascendencia histórica, pues en ella ocurrieron los acontecimientos que significaron el inicio de la proyección exterior de los Estados Unidos y que, en último término, suponen los cimientos de su condición de potencia hegemónica. Tras el asesinato de McKinley, Theodore Roosevelt, que le sucedió en la presidencia, continuó con una política de intervención activa en el continente americano. Esta línea de comportamiento no puede considerarse ajena a los intereses nacionales, antes bien puede deducirse que fueron esos intereses los que guiaron la política exterior.



Alfred Thayer Mahan.

Se sabe, según declaraciones del propio presidente McKinley, que su decisión de mantener el control sobre las Filipinas, después de la guerra hispano-americana, estuvo inspirada por Dios. Pero no deja tampoco de ser cierto que, en tan sobrenatural hecho, alguna de sus visiones tenía fuerte carga material, pues la posibilidad de entregar la administración de las islas a Francia y Alemania, «nuestros rivales comerciales en Oriente, sería un mal negocio» (2), según él mismo dijo. Cabe, por tanto, pensar que por buen cristiano que fuera McKinley, y no hay razones para dudar que lo fuera, también era sensible a la tangibilidad de ciertos intereses nacionales. Veremos la trama de protagonistas que le ponían en contacto con esa percepción más materialista.

El propósito de este trabajo es exponer la influencia de Alfred Thayer Mahan en el proceso de toma de decisiones

en materia de política exterior durante el período que hemos señalado, como inspirador de ella. Theodore Roosevelt, como hombre de acción y Henry Cabot Lodge, como muñidor, fueron tal vez los políticos que más influyeron en los hechos más importantes de la política exterior de su época, siguiendo la estela marcada por Mahan.

(1) Hans Morgenthau. *The Mainspring of American Foreign Policy*. Págs. 630-637.

(2) Citado por Willian E. Livezey. *Mahan on Sea Power*. Pág. 179.

## Mahan-Lodge-Roosevelt

Alfred Thayer Mahan fue, según su propia confesión, tan importante publicista naval como oscuro oficial de Marina. Sin embargo, su destacada faceta académica colmó con creces las deficiencias de su carrera naval, lo que le permitió alcanzar el empleo de contralmirante.

El cambio en la orientación de su carrera se produjo cuando en 1885 fue reclutado por el almirante Luce, presidente a la sazón y fundador del recién creado Naval War College, para ocupar una de sus cátedras. Durante un año sabático que le fue concedido se dedicó a preparar las conferencias que impartiría más tarde a sus alumnos y que, publicadas en 1890 en forma de libro, «La influencia del Poder Naval sobre la Historia», constituirían la más renombrada de sus numerosas y meritorias obras.

En el acopio de bibliografía para su obra encontró el resultado de la investigación que, en aquella misma biblioteca donde se documentaba, había llevado a cabo Theodore Roosevelt cinco años antes. Esta obra, titulada «La Guerra Naval de 1812», impresionó profundamente a Mahan y a partir de ella desarrolló su teoría sobre el poder naval, que escapando del ámbito puramente estratégico, alcanzaría los umbrales de la ciencia de las relaciones internacionales (3).

Posteriormente, sería Roosevelt quien encontraría grandemente sugestiva la obra de Mahan, que éste le había hecho llegar, estableciéndose así una profunda relación entre ambos que perduraría hasta la muerte del almirante, en diciembre de 1914. Una prueba de la identificación y confianza entre ambos nos la ofrece un fragmento de la importante correspondencia entre ellos que hoy se conserva. En la carta que Roosevelt dirigió a Mahan el 3 de Mayo de 1897 le decía:

«No necesito decirle que esta carta debe ser estrictamente privada. Le hablo con la mayor libertad porque simpatizo con sus opiniones, por tener la misma idea de patriotismo y la misma fe y amor a nuestra patria. Pero a nadie, excepto a Lodge, le hablo de este modo» (4).

A tal prueba de confianza le respondió Mahan con una no menor, asegurándole que no temiera indiscreciones de su parte: «su carta ha sido leída y destruida», le contestaría tres días después.

Con esta anécdota, de indudable valor para poner de manifiesto la sintonía existente entre ambos, aparece en escena el tercero de los personajes clave, el senador Henry Cabot Lodge.

(3) George J. A. O'Toole. *The Spanish War: An American Epic 1898*. Pág. 93.

(4) *Roosevelt Papers*. Citada por Livezey, *op. cit.* Pág. 115.

Del mismo modo que a Roosevelt, también Mahan envió a Lodge una copia de su libro. No se trataba en este caso de una prueba de reconocimiento sino más bien de un deseo de crear opinión, lo que constituyó una preocupación constante en la vida de Mahan. Lodge sólo era, por entonces, un representante de la Cámara, perteneciente, como Roosevelt, al Partido Republicano. Pero el cargo que desempeñaba era adecuado para las pretensiones de Mahan, pues formaba parte del Comité de Asuntos Navales. Tal vez tampoco fuera despreciable el hecho de que el suegro de Lodge fuera el almirante Davis, lo que supondría una vía adicional para la difusión de sus doctrinas.

Por otra parte, Lodge y Roosevelt, amén de correligionarios políticos, eran viejos amigos, por lo que los tres mantendrían una estrecha relación, que pese a la diferencia de edad (Mahan era ocho años mayor que Lodge y éste diez mayor que Roosevelt), estaría fuertemente asegurada por su visión común sobre las necesidades de la política exterior americana. Cabe decir, a juzgar por las elogiosas referencias que de Mahan hacían sus dos más jóvenes compañeros, que esa visión común era más bien la libre aceptación del magisterio del pensador, escritor y marino por parte de estos dos políticos republicanos.

## La política exterior de Estados Unidos en la visión de Mahan

Mahan se inició en los temas de política exterior partiendo del estudio de la estrategia naval. No es extraño que ello sucediera por dos razones. En primer lugar, porque en su época, así como en las anteriores, el poder militar era el factor fundamental, si no exclusivo, en el desarrollo de la política exterior de los estados. Por otra parte, los estados que tomó como modelos para su estudio de la guerra naval, Gran Bretaña y Holanda, forjaron importantes imperios coloniales, lo que le llevó a establecer la relación entre la estrategia naval y una política exterior de éxitos.

Mahan pensaba que ninguna gran nación podía mantener a toda costa una política de aislacionismo (5) y, deseoso de engrandecer a su país, al que tuvo presente en sus obras desde el principio de su actividad literaria, propugnaba el desarrollo de los factores que, según había descubierto, eran la clave del poder naval que engrandecería a la nación que de él dispusiese (6). Consideraba, no obstante, que, como condición previa, el país que optase a constituir un poder

---

(5) Livezey expresa la idea en los siguientes términos: «Su peculiar interpretación de la historia condujo rápidamente a Mahan a creer que “ninguna nación, ciertamente ninguna gran nación” debe en adelante mantener una política aislacionista. El imperialismo, cuya “mera sospecha” le había resultado tan “odiosa” cuando se incorporó al Naval War College, recibía ahora su bendición». Livezey. *Ibíd.* Págs. 77-78.

(6) En la primera obra importante de Mahan, *La Influencia del Poder Naval sobre la Historia* (1890), al analizar las características del poder naval, considera en todos los casos su aplicación a los Estados Unidos, generalmente en clave de futuro.

naval debía reunir una serie de características geográficas, económicas, sociológicas y políticas. En su opinión, los Estados Unidos contaban con los rasgos básicos, pero era necesario crear una opinión favorable, tanto en el nivel popular como en el de los dirigentes políticos. A ese empeño dedicó su vida.

Consideraba nuestro autor que su país, una vez concluida su máxima expansión continental, debía plantearse nuevas metas para su política exterior. Además, ciertos desarrollos, como la iniciativa franco-británica de construir un canal en el istmo centroamericano, constituían para él amenazas a la seguridad nacional que debían ser adecuadamente afrontadas.

En cuanto a la seguridad física, Mahan admitía que, salvo Alaska, los Estados Unidos gozaban de continuidad territorial y que su frontera más débil, el Pacífico, estaba lejos del alcance de sus posibles enemigos más poderosos. Sus recursos internos eran más que suficientes para sus necesidades, lo que les permitía mantenerse separados en lo que él denominaba «nuestro rinconcito» («our little corner») (7).

Sin embargo, consideraba que la construcción de un canal en el istmo americano convertiría al Caribe en una ruta marítima comercial de capital importancia, que atraería el interés de todas las grandes potencias comerciales hacia una zona en la que la preponderancia de los Estados Unidos debería estar asegurada (8).

Por otra parte, la existencia de un canal bajo el control de otras potencias supondría una amenaza para la, hasta entonces, segura frontera del Pacífico.

Todo ello le condujo a difundir la necesidad de salir del aislamiento, a cuyo efecto expuso sus ideas sobre la política exterior en un artículo, publicado en la revista «Atlantic Monthly» (diciembre 1890), titulado «The United States Looking Outward». Este título quedaría acuñado al ser denominada esa teoría como «Looking Outward» u «Outward View».

Tal «Outward View» (que se transformaría más tarde al ponerla en práctica en «Large Policy») implicaba, además de la construcción de una flota y una marina mercante adecuadas, el dominio del Caribe, el control sobre el canal del istmo y un cierto control sobre el Pacífico.

Ciertamente sus propuestas no eran originales. Había antecedentes de todas ellas en las ideas y realizaciones de la política exterior americana que se había seguido a lo largo del siglo XIX. Lo verdaderamente importante es que Mahan vivificó todas las teorías al llenarlas de contenido en cuanto a su fundamento, necesidad y concreción en términos de objetivos.

Del estudio de la compartimentación del Caribe dedujo la existencia de los pasos o estrechos que constituirían los puntos claves de las derrotas del tráfico marítimo que se abrirían con la puesta en servicio del canal del istmo y cuyo control consideraba vital.

---

(7) Alfred T. Mahan. *La influencia del Poder Naval sobre la historia. 1660-1783*. Página 53.

(8) Mahan. *Ibíd.* Págs. 41-43.

Estos pasos eran el canal de Yucatán, al oeste de Cuba, por el que circularía el tráfico desde la desembocadura del río Mississippi al nuevo canal, el paso de Barlovento (entre Cuba y Haití) que utilizaría la navegación entre la costa atlántica americana y el istmo y, finalmente, los pasos de la Mona (entre Haití y Puerto Rico) y de Anegada (entre las Antillas Mayores y las Antillas Menores), por los que circularía el tráfico procedente de Europa.

El control de estos estrechos requería, a su vez, el control de Cuba, el de Haití (aunque podría reducirse a la concesión de la base de bahía Samaná en la República Dominicana) y disponer de la isla de Saint Thomas, entonces bajo soberanía danesa, pero cuya adquisición era factible. Puerto Rico era una alternativa a bahía Samaná, Cuba, la clave.

La reclamación de la anexión de Cuba era un asunto en debate en la sociedad americana desde tiempo atrás; sin embargo, hacia 1870 habían surgido factores que la hacían inviable (9). En la visión de Mahan sobre el problema de Cuba había, además de las razones estratégicas, otras de tipo moral, dada la situación política interna de la isla, así como la necesidad de aplicar la Doctrina Monroe de la que era ardiente defensor (más tarde se despegaría de ella como consecuencia de la intervención en Panamá).

El asunto del canal del istmo también tenía raíces cuando Mahan inició su actividad teórica y literaria. En 1850, Gran Bretaña y los Estados Unidos habían firmado el Tratado Clayton-Bulwer, de acuerdo con el cual se establecía el compromiso de que el canal que se construyese en el istmo operaría con libertad e igualdad de navegación, a cuyos efectos se establecía el principio de neutralización bajo garantía internacional.

Sin embargo, el creciente sentimiento nacionalista americano fue alejando tanto a políticos como a la opinión pública de aquella posición en beneficio de la tesis de un canal bajo control y de propiedad americana. A estos efectos se negoció, en 1869-70, un tratado con Colombia, que no llegó a ser ratificado. La concesión hecha por este país en 1878 a la compañía franco-británica de Lesseps produjo un gran impacto en los Estados Unidos. Este hecho conduciría a la negociación de un acuerdo con Nicaragua para la construcción de un canal en ese país. Con este fin se fundó la Maritime Canal Company, en 1889.

Por tanto, para la época en que Mahan empieza a tener capacidad de influencia, a partir de la publicación de su obra capital en 1890, el asunto del canal había sido una preocupación de la política exterior americana, aunque no se le concediera alta prioridad ni se llegase a realización práctica alguna.

Mahan no manifestó preferencia en su obra por la elección de Panamá o Nicaragua para la construcción del canal. Su interés estaba en su control, cuan-

---

(9) Abolida la esclavitud en los Estados Unidos era impracticable la anexión de un territorio donde aquella se practicara. Por otra parte, los daños sufridos por los plantadores americanos en la isla a causa de las revueltas les hicieron desistir. Louis A. Pérez en *Cuba and the United States: Ties of Singular Intimacy*. Pág. 53.

do se construyera, y en la necesidad de su defensa lejos de la neutralidad pretendida en el Tratado Clayton-Bulwer.

Como ya se ha adelantado, una de las preocupaciones mayores para Mahan era la mayor vulnerabilidad que sufriría la frontera del Pacífico una vez construido el canal si no se disponía de su control (10). De este hecho se deriva, fundamentalmente, su concepción política para el Pacífico. En su artículo, ya citado, «The United States Looking Outward» consideraba que debe «ser una resolución inviolable de nuestra política nacional que ningún estado extranjero pueda adquirir estaciones de carboneo a menos de 3.000 millas de San Francisco, y la distancia en la que quedan comprendidas las Hawai, las islas Galápagos y la costa centroamericana». Además, la seguridad de la costa del Pacífico requería la construcción de puertos adecuados, defensas costeras y una marina de guerra proporcionada (11).

Al margen de esa clara definición de intereses, la política que Mahan propugnaba para el Pacífico era menos definida que la del Caribe y mientras que ésta estaba marcada por la supremacía, la de aquel océano la entendía bajo el signo de la influencia y la cooperación. Consideraba, no obstante, que era esencial una fuerte presencia naval que asegurase el dominio en caso de que surgieran disputas (12).

En 1893 Hawai atravesaba un período de inestabilidad que produjo preocupación en Estados Unidos. Mahan, a través de una carta al director del «New York Times», llamó la atención sobre el peligro de que las islas se inclinaran en favor de China. La lectura de esa carta interesó tanto al editor de «Forum» que solicitó a Mahan un artículo sobre el problema. En marzo de aquel año se publicó bajo el título «Hawaii and Our Future Sea Power». En él se manifestaba abiertamente partidario de la anexión de las islas a los Estados Unidos por varias razones: primero, por el derecho preferente de los americanos sobre las islas; segundo, por la urgente necesidad que de ellas tenían los Estados Unidos desde el punto de vista estratégico naval para la defensa de la costa del Pacífico y del futuro canal del istmo; tercero, por ser de primordial importancia para obtener el control comercial de una región que parecía ofrecer un gran futuro para los mercados americanos; y, finalmente, porque la anexión marcaría el cambio de rumbo en la política americana; sería la primera manifestación de que la «Outward View» había comenzado.

Así como la opinión sobre Hawai había sido emitida públicamente por el autor, no sucedió lo mismo con las Filipinas. Aparentemente, la toma de estas islas por el comodoro Dewey no fue el logro de un objetivo político planteado

(10) «En términos militares y con referencia solamente a las complicaciones europeas, la perforación del Istmo no es otra cosa que un desastre para los Estados Unidos en el actual estado de preparación militar y naval». Mahan. *The United States Looking Outward*. 1890. Citado por Livezey, *op.cit.* Pág. 98.

(11) Mahan. *The United States Looking Outward*. Citado por Livezey. Pág. 98.

(12) Livezey, *op.cit.* Págs. 157-164.

previamente, aunque hay ciertas dudas sobre el origen de esta acción, como veremos. En todo caso hay que recordar que Mahan fue inicialmente un tratadista naval y que, como tal, influyó grandemente en el pensamiento estratégico de sus compañeros y subordinados. Cualquier oficial de Marina que le hubiera seguido sabía que los buques de guerra sin bases donde apoyarse son «como los pájaros de tierra, incapaces de alejarse mucho de sus propias costas» (13). No es, por tanto, nada extraño que Dewey pusiese en práctica la doctrina del insigne almirante y escritor.

## Relato de hechos

Vistas las líneas generales del pensamiento de Mahan sobre la política exterior y la estrategia naval que debían seguir los Estados Unidos, pasemos a recordar los hechos.

Durante las últimas semanas de la Administración Harrison tuvieron lugar en Hawai los acontecimientos que determinaron el destronamiento de la reina Lilioubaloni y la instauración de una república en las islas. A instancias de una comisión diplomática de «Hawaianos blancos» (cuatro americanos y un inglés), que fue enviada a Washington por el gobierno provisional, se introdujo en la agenda del Senado un Tratado de Anexión de Hawai (14). El tiempo disponible para su aprobación era demasiado corto, de manera que al tomar posesión la Administración Cleveland aún no había sido sancionado. El nuevo presidente retiró el proyecto de tratado e intentó restaurar a la reina en su trono, lo que no pudo conseguir. Finalmente, Cleveland, olvidando sus preocupaciones éticas, reconoció a la República de Hawai.

La Administración Cleveland, y en particular el presidente, estaba lejos de ser expansionista, por ello el Tratado de Anexión de Hawai no pudo salir adelante pese a los intensos esfuerzos de destacados congresistas republicanos, entre los que cabe señalar a Lodge, por entonces ya senador, en cuyas intervenciones dejaba patente la influencia mahaniana (15).

Durante la Administración de Cleveland la situación en Cuba se deterioró seriamente. El movimiento «Cuba Libre» de los independentistas y los miem-

---

(13) Mahan. *La influencia del Poder Naval sobre la Historia*. Pág. 102.

(14) Livezey, *op. cit.* Págs. 157-164.

(15) En una intervención de Lodge sobre Hawai en el Congreso, tras establecer una comparación entre el poder naval de Gran Bretaña y de los Estados Unidos en el Atlántico y el Pacífico, dijo: «En el corazón del Pacífico, donde estoy señalando (sobre el mapa), están las islas Sandwich (Hawaii). Ellas son la llave del Pacífico». Eran, en efecto, una oportunidad para reforzar el poderío de los Estados Unidos. Más adelante y en la misma intervención, decía Lodge: «Sin poder naval ninguna nación ha sido realmente grande. El poder naval consiste, en primer lugar en una armada y en una marina mercante apropiadas; pero con objeto de sostener una armada debemos tener apostaderos adecuados para establecer estaciones navales, plazas fuertes donde una armada pueda protegerse y aprovisionarse». ¿Cabe una más pura expresión de las ideas de Mahan? Las citas proceden de Livezey. *Ibid.* Pág. 165.

bros de la Junta de Cuba desplegaron una intensa actividad en Estados Unidos, buscando el apoyo de este país en la lucha que sostenían contra las autoridades coloniales españolas y en definitiva contra España (16).

La Administración Cleveland mantuvo la política hacia Cuba que se había trazado: oposición a la independencia y apoyo a la soberanía española. Sus razones eran que la independencia de Cuba conduciría a la inestabilidad política, conflicto social y caos económico (17).

A partir de 1894, pese a la línea política gubernamental, el Naval War College comenzó a desarrollar planes de guerra contra España. Inicialmente se trataba de la resolución de un problema hipotético que se encargó a un alumno. Al año siguiente se repitió el ejercicio, pero, en este caso, se diseñaron operaciones de cobertura estratégica sobre las posesiones españolas del Pacífico.

En 1896 se dio un paso más. Se envió a la Escuela de Guerra Naval al teniente de navío Kimball, de la Oficina de Inteligencia Naval, para asistir al claustro de profesores. Como consecuencia de su colaboración, Kimball elaboró su propio plan, tal vez para ofrecer su punto de vista a los alumnos. Los planes de guerra dejaban ya de tener un carácter puramente académico. El plan de Kimball consideraba la toma de Manila para utilizarla como baza negociable en los acuerdos de paz que siguieran, y garantizar así la independencia de Cuba.

El plan de Kimball, junto con el elaborado por los alumnos, fue remitido al Ministerio de Marina que, tras su estudio, elaboró un plan preliminar real.

Finalmente, a comienzos de 1897, se elaboró el plan definitivo que contenía elementos de todos los trabajos anteriores. En esas fechas todavía era Cleveland el presidente de los Estados Unidos. La aprobación del plan tuvo lugar el 30 de junio, ya en la Administración de McKinley (18).

McKinley había alcanzado la presidencia en marzo de aquel año. En su programa, los republicanos abogaban por una reafirmación de la Doctrina Monroe en su máxima extensión, la creación de una Armada proporcionada a la nueva posición y responsabilidad de los Estados Unidos, la independencia de Cuba, la construcción de un canal en Nicaragua operado y controlado por los americanos y de propiedad americana y la compra de las islas Danesas (islas Vírgenes). También se reclamaba la retirada final de las potencias europeas del continente americano (19).

Durante su primer año de presidencia, McKinley siguió una política moderada, conteniendo los impulsos intervencionistas de algunos miembros de su partido. Esta actitud del presidente tuvo buena acogida por parte del gran público que, en general, seguía prefiriendo el aislacionismo practicado hasta enton-

---

(16) Para una detallada información ver George J. A. O'Toole. *The Spanish War. An American Epic 1898*.

(17) Louis A. Pérez, *op.cit.* Pág. 84.

(18) Pérez, *op.cit.* Págs. 97-99.

(19) Livezey, *op.cit.* Pág. 111.

ces por los Estados Unidos. Un hecho importante que permitió a McKinley obrar así fue el advenimiento al gobierno de España del partido liberal, encabezado por Sagasta.

El año 1898 trajo consigo un aumento de la tensión en Cuba. Por si ello fuera poco se produjo un lamentable incidente que enrareció el ambiente político y diplomático. En una carta privada que el embajador de España Dupuy de Lome dirigió a un amigo, criticaba, con ligereza, la actitud del presidente McKinley (20). Esta carta cayó en poder de los insurgentes cubanos, quienes la filtraron a la prensa. El hecho determinó la renuncia del embajador y su regreso a España sin esperar a su relevo. En la mañana del día 16 de febrero, mientras aguardaba en Nueva York al barco en que había de viajar, lo despertaron unos periodistas con la grave noticia de la voladura del *Maine*, que había sido enviado a Cuba, oficialmente, en visita de buena voluntad (21).

El gobierno español manifestó su absoluta inocencia en el hecho y propuso constituir una comisión mixta de investigación para aclarar el incidente e incluso expresó su voluntad para someter la cuestión a arbitraje, iniciativas que fueron desestimadas por parte americana.

El presidente McKinley intentó ganar tiempo, pues era absolutamente opuesto a una ruptura de hostilidades (22). Sin embargo, la Comisión de Investigación de la Marina norteamericana (que obró con gran ligereza y absoluta falta de imparcialidad) fue tajante en su conclusión: la explosión fue debida a una mina submarina colocada en el exterior del casco del buque. Políticamente se hacía responsable a España, por acción u omisión.

La pérdida de *Maine*, con la trágica secuela de la muerte de 266 marinos americanos, enardeció a la opinión pública, espoleada además por el discurso del senador Proctor sobre el desgobierno español en Cuba y la demanda de libertad de sus habitantes (23).

En esta situación, McKinley no pudo resistir la presión de la opinión pública y la demanda del Congreso para que requiriese los poderes necesarios para

---

(20) Se trataba de una carta particular que el embajador dirigió a un amigo suyo que se encontraba accidentalmente en La Habana y que, evidentemente, fue interceptada. En ella criticaba al presidente americano y le acusaba de doble moral, presentando una imagen pacificadora ante la opinión pública, mientras mantenía estrechas relaciones con los más activos expansionistas.

(21) El mismo día 24 de enero, fecha en que se dio orden al *Maine* para dirigirse a La Habana, algunos periódicos quisieron ver «razones ocultas» en esta operación. O'Toole parece compartir ese punto de vista, basándose en las anotaciones del secretario de Marina Long en su diario y en la manipulación que, de ciertas anotaciones de ese día, hiciera su hermana cuando lo publicó en 1956. Por otra parte, el mismo autor explica cómo la escala tuvo lugar, de hecho, sin conocimiento previo de las autoridades locales e incluso sin autorización anterior por parte del gobierno español. O'Toole, *op. cit.* Págs. 117 y 409.

(22) En toda la bibliografía consultada se constata este dato que de manera tajante expresa George Kennan. *American Diplomacy 1900-1950*. The University of Chicago Press. Chicago y Londres. 1951. Pág. 20.

(23) O'Toole, *op. cit.* Pág. 149.

declarar la guerra a España. Aún hizo un último intento para evitar la guerra. En su mensaje al Congreso, del 11 de abril, solicitaba, en primer lugar, la capacidad para «tomar medidas que aseguren la completa y definitiva finalización de las hostilidades entre el Gobierno de España y el pueblo de Cuba y la implantación en la isla de un Gobierno estable». Cabían, por tanto, el empleo de otros medios distintos de los militares para solucionar la situación sin recurrir a la guerra.

Pero había además una ausencia significativa en el mensaje, pues no hacía referencia a la independencia de Cuba. Este hecho impidió la aprobación inmediata del Congreso, enzarzado en un debate sobre el reconocimiento de Cuba (24).

Finalmente, el presidente McKinley firmó, el día 20 de abril, una resolución del Congreso en la que se reconocía la independencia del pueblo de Cuba y se pedía al gobierno de España que, en el plazo de tres días, renunciara a su autoridad y gobierno en la isla de Cuba y retirase sus fuerzas terrestres y navales, tanto de la isla como de sus aguas. Como dice el embajador George Kennan, era un ultimátum que los españoles ni querrían ni podrían aceptar. De hecho, el gobierno español respondió que interpretaba la resolución como «equivalente a una declaración de guerra» y, en consecuencia, rompió las relaciones. Continúa Kennan: «El mismo día el Gobierno de los Estados Unidos inició las hostilidades. Por tanto el Gobierno, en medio de la aclamación general del Congreso y del público inauguraron las hostilidades contra otro país en una situación de la que sólo puede decirse que las posibilidades de arreglo por medios distintos de la guerra no se habían agotado en absoluto» (25). El 22 de abril el Escuadrón de Atlántico bloqueó Cuba.

Pero esta guerra, iniciada bajo la cobertura de la independencia del pueblo de Cuba, se conduciría de otra manera, de lo que es buena prueba el hecho de que pasara a la historiografía americana como la guerra hispano-americana, y que los cubanos fueran desde el primer momento excluidos de los puestos de lucha. De hecho, los americanos no fueron a la guerra con los aliados de los cubanos o agentes de su independencia sino con el propósito de evitar la transferencia de soberanía a un tercero. La intervención en favor de la liberación de Cuba se transformó en una guerra de conquista americana (26).

Otro dato que confirma la opinión anterior es que la autorización del Congreso no mencionaba a Puerto Rico, donde no se habían registrado disturbios ni reclamaciones de independencia, y menos aún a las Filipinas. El presidente sólo estaba facultado para operar en Cuba (27). Sin embargo, el 1 de mayo, once días después de que Mckinley firmase la resolución del Congreso, el comodoro Dewey atacaba Manila y pocos días más tarde el presidente auto-

(24) *Ibid.* Págs. 169-171.

(25) Kennan, *op. cit.* Págs. 11-12.

(26) Pérez, *op. cit.* Pág. 97.

(27) Kennan, *op. cit.* Pág. 12.

rizó el envío de un ejército de ocupación que completase la eliminación de las fuerzas españolas en aquella región.

El 4 de mayo, tres días después del ataque a Manila, el presidente remitió al Congreso una propuesta de anexión de Hawai. El momento era oportuno de acuerdo con el desarrollo general de los acontecimientos. Lo que no se había conseguido en un año se logró en poco más de un mes. El 15 de junio aprobó la resolución la Cámara de Representantes y el 7 de julio lo hizo el Senado.

El 25 de julio se produjo la invasión de Puerto Rico. Como ya se ha dicho, ni tenía el presidente autorización del Congreso para actuar en esta isla, en la que por otra parte no existían reclamaciones de independencia, ni intereses económicos americanos, y ni siquiera su situación geográfica podía constituir un problema inmediato para los Estados Unidos. Su situación era, por tanto, radicalmente diferente a la de Cuba. La intervención sólo puede explicarse por motivaciones expansionistas.

El desenlace inmediato de los hechos descritos fue el control de los Estados Unidos, de una manera u otra, sobre Hawai y sobre los restos del imperio colonial español. La anexión de Hawai y Puerto Rico continúa hoy, aunque bajo diferente fórmula jurídica. En Cuba, como consecuencia de la enmienda Platt, los Estados Unidos obtuvieron una base en Guantánamo, que todavía hoy conservan. En Filipinas finalizó su presencia física con el reciente desmantelamiento de la base de Subic Bay.

Pero aún hay un hecho que debe cerrar el relato histórico del período considerado. En noviembre de 1901 se firmó con Gran Bretaña el histórico Tratado Hay-Pauncefote, que derogaba el de Clayton-Bulwer de 1850. Los Estados Unidos se aseguraban así el control del canal del istmo. La compañía de Lesseps atravesaba entonces serias dificultades económicas en su empresa en Panamá. Era una buena ocasión para los Estados Unidos, quienes negociaron con Colombia el Tratado Hay-Herrán, en 1903, durante la presidencia de Roosevelt. Sin embargo, este tratado no pudo entrar en vigor porque el Senado colombiano se negó a ratificarlo al considerar que atentaba a la soberanía nacional. Los Estados Unidos promovieron entonces un movimiento separatista, de acuerdo con la oligarquía económica panameña y con la participación del ejército americano. El día 3 de noviembre se proclamaba la independencia de la República de Panamá y pocos días después, sin conocimiento del pueblo panameño, se firmaba el tratado que aseguraba a los Estados Unidos la soberanía sobre una amplia zona que se consideraba necesaria para la seguridad del canal. En 1914 se abrió el canal al tráfico marítimo.

## **La participación de los protagonistas**

En todos estos hechos tuvieron una relación, mayor o menor, pero siempre importante, las tres personalidades cuya influencia sobre la política exterior de los Estados Unidos estamos estudiando.

Ya vimos cómo los tres protagonistas entraron en contacto en los primeros años noventa y cómo se estableció entre ellos una relación armónica. Veamos ahora algunas actuaciones que pueden considerarse decisivas.

Durante la campaña de McKinley en 1896, Lodge fue el encargado de definir y defender la política exterior de la plataforma republicana que, como quedó expuesto, respondía a la filosofía mahania (28). Sobre las Antillas ya se había expresado Lodge un año antes, en los siguientes términos: «Deberíamos tener... como mínimo una fuerte base naval y, cuando se construya el canal de Nicaragua, la isla de Cuba... se convertirá para nosotros en una necesidad» (29).

Al alcanzar McKinley la presidencia había llegado el momento de poner en práctica la llamada «large policy». McKinley era un hombre de carácter idealista y procuraba mantenerse separado de las posturas expansionistas, al menos formalmente.

La primera meta de los expansionistas era situar al hombre adecuado en lugar necesario. Esta ocasión se presentaba con el nombramiento del nuevo Gobierno. Para secretario de Marina había sido designado John D. Long, que no era precisamente un seguidor de las tesis de Mahan. Era, por tanto, necesario situar de subsecretario a un hombre identificado con la teoría del poder naval. El candidato ideal para Lodge era Roosevelt, pero obtener el nombramiento no sería cosa fácil. McKinley le había prometido a Carl Schurz, un hombre preeminente y moderado de su partido, que no habría ningún «jingo insensato» (30) en su administración. La presión de Lodge sobre McKinley fue eficaz y el nuevo presidente aceptó su propuesta, aunque con cierta relucencia, como se desprende de la reflexión que le hizo a Lodge: «Espero que (Roosevelt) no tenga planes preconcebidos que quiera llevar a cabo en cuanto acceda al cargo» (31). La reticencia de McKinley no estaba desencaminada.

En el mes de mayo, poco después de hacerse cargo de la subsecretaría, escribía Roosevelt a Mahan:

«Supongo que no necesito decirle que respecto a Hawaii comparto completamente sus opiniones, como también lo hago por regla general en política exterior. Si estuviera en mi mano haría la anexión de esas islas mañana... Creo que debemos construir el canal de Nicaragua de una vez... Pero también hay problemas en las Antillas. Hasta que no echemos a España de esas islas (y si pudiera hacerlo a mi manera, estaría hecho mañana) estaremos siempre amenazados por problemas allí» (32).

(28) Vid. supra nota 19.

(29) Citado por Livezey, *op. cit.* Pág. 107.

(30) Jingoísmo: Patriotería exaltada que propugna la agresión contra otras naciones (Diccionario de la Real Academia Española).

(31) *Ibíd.* Pág. 112.

(32) *Ibíd.* Pág. 114 y O'Toole, *op. cit.* Pág. 99.

El texto de esa carta pone en evidencia la tendencia de Roosevelt a la acción, que no podía tener otro objetivo que el señalado por su maestro: incrementar el poder de los Estados Unidos en el llamado Hemisferio Occidental.

En agosto de aquel año, el secretario Long abandonó Washington buscando el clima más suave de su Massachusetts natal. Roosevelt quedó a cargo del departamento durante los meses de agosto y septiembre. Ello le dio la oportunidad de despachar varias veces con el presidente e incluso llegó a presentarle los planes de guerra contra España que se habían elaborado. En esos planes se contemplaban la invasión de Cuba, el hostigamiento de las costas españolas, el bloqueo de Manila y, si fuera posible, su conquista (33). Cabe aquí destacar que, mientras esto sucedía, el presidente ofrecía a España la mediación de los Estados Unidos en Cuba.

Durante este mismo período de mando accidental de Roosevelt, se produjo otro hecho de especial relevancia. Roosevelt interceptó una carta del senador Chandler al secretario Long recomendando al comodoro Howell para el mando del Escuadrón Asiático, que estaba a punto de quedar vacante. Ese destino era de gran trascendencia para los planes previstos y el candidato no era, en absoluto, de su agrado. Mahan ya le había advertido que el mejor almirante debía estar en el Pacífico, pues a él había que conceder mucha más iniciativa que al que ejerciera el mando en el Atlántico.

El candidato de Roosevelt era el comodoro George Dewey, cuya actuación tiempo atrás en la costa sudamericana había impresionado al subsecretario, según él mismo relata en su autobiografía. Dewey, por otra parte, era conocido por su inclinación expansionista.

Roosevelt resolvió la situación a su manera. Llamó a Dewey y le preguntó si tenía amistad con algún senador próximo al presidente. En efecto, Dewey mantenía buenas relaciones con el senador Proctor, quien a su vez era buen amigo de McKinley. Cuando Long regresó de sus vacaciones se encontró en su despacho la decisión presidencial para designar a Dewey y, en consecuencia, emitió las órdenes oportunas. Una vez hecho firme el nombramiento, Roosevelt entregó a Long la carta del senador Chandler en la que recomendaba a Howell (34).

No están claras cuáles fueron las órdenes que se dieron a Dewey antes de partir, pero parece indudable que la toma de Manila estaba decidida de antemano. Es más, difícilmente puede descartarse la participación de McKinley en las decisiones básicas, pues de otra manera no hubiera autorizado el envío de la fuerza expedicionaria que siguió a la acción inicial de Dewey. Una fuerza de esa entidad no puede improvisarse (35).

Antes de que Dewey hubiera llegado a Hong Kong se produjo la explosión del *Maine*. Días después el secretario Long se tomaba un corto respiro de fin

---

(33) Livezey, *op. cit.* Pág. 125. O'Toole *op. cit.* Pág. 101.

(34) Livezey, *op. cit.* Págs. 125-126. O'Toole *op. cit.* Págs. 102-103.

(35) Kennan, *op. cit.* Págs. 13-14.

de semana para relajarse de la tensión acumulada y durante este lapso pasó sus poderes a Roosevelt (36).

Aquel fin de semana, Roosevelt, que tuvo como invitado a Lodge, desplegó una actividad tan frenética que Long diría de él que «parecía estar poseído por el demonio». Su actitud impulsiva en la emisión de órdenes fue para su superior «como la de un toro en una tienda china».

Una de las órdenes más conocidas de esos días fue el telegrama que Roosevelt envió a Dewey, en el que le ordenaba «mantenerse relleno de carbón ante la posibilidad de una declaración de guerra... evitar que el escuadrón español parta de las costas asiáticas y después iniciar las operaciones ofensivas en las islas Filipinas» (37). Long, a su regreso al despacho, no revocó las órdenes de su subordinado.

Cuando se iniciaron las hostilidades, Roosevelt abandonó su cargo para ocupar un puesto de combate como teniente coronel de los Ranger de Texas. No se trataba de una decisión precipitada, pues ya le había manifestado al presidente su intención en sus entrevistas del verano anterior cuando, por ausencia de Long, actuaba como secretario de Marina. Sin embargo, no se desentendió de las grandes decisiones políticas, pues se mantuvo en contacto con Mahan, como atestigua su abundante correspondencia. Además, Roosevelt, antes de partir, había reclamado a Mahan, que se encontraba de viaje en Italia, para que se incorporara al «Naval War Board». Se aseguraba así la influencia necesaria para que los acontecimientos se desarrollaran por la senda deseada.

En una de sus comunicaciones a Lodge desde su puesto de combate en Cuba, Roosevelt insistía en que no se firmara la paz hasta que Puerto Rico «fuera nuestra» y Cuba fuera independiente. Lodge le contestó, asegurándole que:

«Puerto Rico no está olvidado y pretendemos conseguirlo. A menos que esté completa y profundamente equivocado, la Administración está ahora enteramente comprometida con la “large policy” que ambos deseamos» (38).

Lodge no hacía estas afirmaciones gratuitamente, pues se mantenía en contacto frecuente con el secretario de Estado Day y con el mismo presidente McKinley, a quien veía por entonces «muy claro y fuerte» sobre Cuba y Puerto Rico.

La última parte de los hechos objeto de análisis, los relacionados con el canal de Panamá, sucedieron cuando Roosevelt había accedido a la presidencia. No es necesario, por tanto, detenerse en estudiar las relaciones con otras personas de su círculo, pues era suficientemente libre para tomar sus decisio-

(36) Livezey, *op. cit.* Pág. 126.

(37) *Ibid.* Pág. 126 y O'Toole, *op. cit.* 136-137.

(38) Livezey, *op. cit.* Pág. 138.

nes en materia de política exterior. Roosevelt, por otra parte, había ganado un gran prestigio personal ante la opinión pública debido a su participación en la guerra, lo que le otorgaba un respaldo casi ilimitado.

## Conclusiones

Como se deduce de lo expuesto, hay un claro paralelismo entre las tesis sostenidas públicamente por Mahan a partir de 1890 y el desarrollo de la política exterior americana, especialmente desde el acceso de los republicanos al poder en 1897.

El programa de ese partido en política exterior fue confiado a Lodge, que estaba claramente imbuido del pensamiento mahaniano.

Aunque Mahan se situaba, al menos inicialmente, próximo al principio del Destino Manifiesto, su obra respondía a un esquema puramente realista, pues entendía el interés nacional en términos de poder.

Puede, por tanto, concluirse que el propio programa republicano tenía como fin último la ruptura de la tradición aislacionista con la consecución de una posición hegemónica en el continente americano y una capacidad de influencia en Asia, a expensas del hasta entonces monopolio europeo.

La actitud del presidente McKinley no puede considerarse exclusivamente guiada por motivaciones morales. Varios hechos avalan este aserto. Al iniciar su mandato prometía a Shurz no incorporar a ningún «jingo» a su Administración, pero aceptó el nombramiento de Roosevelt. Mientras ofrecía, en el verano de 1897, sus buenos oficios a España para mediar en Cuba, escuchaba atentamente los planes de guerra de Roosevelt sin desautorizarlos. Cuando luchaba, a principios de 1898, con el Congreso para conseguir una solución negociable, participaba más que probablemente en los planes de Filipinas y, finalmente, mientras decía no saber qué hacer con aquellas islas una vez conquistadas, autorizaba el envío de una fuerza expedicionaria.

Tal vez Dupuy de Lome, en su indiscreta misiva, reflejaba un buen conocimiento del presidente que, al mismo tiempo, expresaba opiniones no intervencionistas, y mantenía intensos contactos con los expansionistas de la «large policy». Tal vez McKinley le ponía una vela a Dios y otra al demonio.

Roosevelt, el más decidido halcón, tuvo una actuación clave en el desarrollo de los acontecimientos. Su visión mahaniana del empleo del poder naval se impuso, a juzgar por los hechos. La culminación de la obra, siendo ya presidente de los Estados Unidos, fue la apertura de un canal en Panamá, no neutral, sino plenamente americano, como propugnaba Mahan.

El resultado de esta política fue el nacimiento de la potencia más fuerte que jamás ha existido en la Historia. Cabría preguntarse si la propia capacidad interior de los Estados Unidos se hubiera desarrollado sin el despegue naval de esa época. No hay respuesta para esta pregunta, pero la interpretación de la obra de Mahan induce asegurar que no.

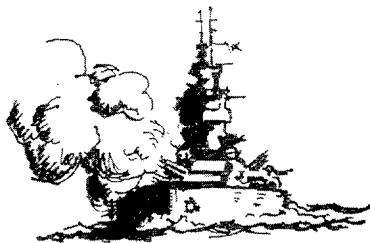
## Epílogo

Fuera del período considerado se produjeron las dos más grandes confrontaciones de la Historia. En ambas el peso de los Estados Unidos decidió el resultado y, en las dos, gran parte de ese peso correspondió al de su Marina de Guerra.

¿Qué resultado hubiera tenido la primera guerra mundial si Alemania hubiera dispuesto de apoyo en el Caribe y los Estados Unidos no hubieran desarrollado su flota militar?

¿Cuál hubiera sido el de la segunda si los Estados Unidos no hubieran aplicado tanto al nivel político-estratégico como al estratégico-naval, las enseñanzas de Mahan?

¿Cómo hubiera sido posible la estrategia de la contención en la postguerra si los buques americanos hubieran sido «pájaros terrestres» incapaces de alejarse de la costa por carecer de bases?



## BIBLIOGRAFÍA

- IKENBERRY, G. John (Ed.): *American Foreign Policy: Theoretical Essays*. Scott, Foresman and Co. Boston 1989.
- KENNAN, George: *American Diplomacy 1900-1950*. The University of Chicago Press. Chicago and London. 1951.
- MAHAN, Alfred T.: *La Influencia del Poder Naval en la Historia*. Imprenta El Correo Gallego. Ferrol 1901.
- MORGENTHAU, Hans.: *The Mainsprings of American Foreign Policy*. En Ikenberry (Ed.) *American Foreign Policy: Theoretical Essays*.
- O'TOOLE, Georges A.: *The Spanish War. An American Epic 1898*. W. W. Norton and Co. New York and London. 1986.
- PÉREZ, Louis A. Jr.: *Cuba and the United States: Ties of Singular Intimacy*. The University of Georgia Press. Athens and London. 1990.

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

---

Se ruega a los señores suscriptores que, en el caso de no recibir con normalidad la REVISTA u observar errores en la dirección de envío o se encuentra en la situación de «disponible» o en cursos de larga duración, comuniquen por escrito a esta REVISTA GENERAL DE MARINA, Juan de Mena, 3, 2.º, 28071 Madrid, la dirección correcta en donde desea recibir la REVISTA.

Si esta dirección fuese una Dependencia grande, indicar también el destino dentro de ella, así como piso o planta, en el caso del Cuartel General de la Armada y Ministerio de Defensa.

---

---



## EL CONFLICTO DE BOSNIA DESPUÉS DE BIHAC (I)

### Introducción



L conflicto de Bosnia-Herzegovina es extraordinariamente complejo y parece estar deslizándose hacia un callejón sin posibilidad de una salida pacífica. Occidente, a pesar del interés que tiene en resolverlo, apenas ha conseguido algún éxito en casi tres años de guerra. A lo largo de este tiempo, sembrado de incontables intentos de paz, existen, a mi entender, dos claros puntos de inflexión. El primero fue el ultimátum de la OTAN a los serbios en Sarajevo, en febrero de 1994, seguido de la declaración de seis «zonas seguras» por parte de la ONU. El segundo ocurrió en el pasado mes de noviembre y primeros días de diciembre (momento en que se escribe este artículo), a raíz de la contraofensiva serbia de Bihac y de una desafortunada actuación de la Comunidad Internacional (Estados Unidos, OTAN, ONU).

El primer punto marcó el inicio de un período de pseudo-paz y de respeto a la ONU, mientras que el segundo ha deslizado el conflicto en el callejón sin salida al que antes me he referido. En este trabajo, analizaré lo sucedido e intentaré aportar alguna idea sobre las posibles líneas de acción ante la situación actualmente planteada.

## Los hechos

- En febrero de 1994, tras la matanza del mercado de Sarajevo, la OTAN decide adoptar una postura de firmeza en tierra, en contra de la teoría defendida hasta aquel momento de que con cascos azules sobre el terreno era imposible hacerlo. Y he aquí que los serbios deciden acatar las normas que la OTAN les imponía, aceptando en el último momento el alto el fuego en Sarajevo y la entrega o retirada del armamento pesado en un radio de 20 kilómetros de la capital bosnia. A continuación se declararon seis «zonas seguras» sobre Bosnia (Bihac entre ellas).
- A principios de noviembre las tropas musulmanas del gobierno bosnio emprenden varias ofensivas, la principal de ellas en la región de Bihac, con un éxito inicialmente sorprendente. Al mismo tiempo, pudieron verse imágenes en televisión de soldados bosnios, perfectamente uniformados, y leerse noticias relativas a apoyos prestados al ejército musulmán, en forma de asesores o equipamiento, por parte de otros países (Estados Unidos, Croacia e Irán).
- Unos días más tarde, el presidente Clinton decide, de forma unilateral, levantar el embargo de armas a los gobiernos de Bosnia y Croacia, decisión que siembra el desconcierto y el malestar en el resto de países de la OTAN.
- Los serbios inician una potente contraofensiva para recuperar el territorio perdido en Bihac, al tiempo que disminuye la actividad en el resto de los frentes. El ataque serbio cuenta con artillería pesada, misiles SAM y tierra-tierra, así como con apoyo de aviación basada en Croacia (región de Krajina, de mayoría serbia, que pretende la independencia de Croacia).
- La OTAN bombardea (con permiso previo de la ONU y de Croacia) el aeródromo de Udbina (Krajina), tras un ataque serbio a Bihac con napalm y bombas de racimo. En la operación intervienen entre 40 y 50 aviones, no se destruye ningún avión serbio y se limitan a dañar las pistas.
- Los serbios disparan misiles contra aviones de la OTAN y, a continuación, la Alianza destruye varias baterías de misiles SAM, en una operación en la que, de nuevo, interviene un elevado número de aviones.
- Continúa la ofensiva serbia (sin apoyo aéreo) y comienzan a penetrar en la «zona segura». La OTAN intenta impedir el avance serbio, pero en una ocasión el mal tiempo, y en otra problemas de coordinación con la ONU, lo impiden.
- Continúa la ofensiva de los serbios, al tiempo que toman varios cascos azules como rehenes. La OTAN y la ONU se inhiben definitivamente. Un intento de Estados Unidos de imponer una «zona de exclusión» de

20 kilómetros para el armamento pesado en torno a Bihac es rechazado por los países europeos, alegando que se precisarían tropas en tierra para llevarlo a la práctica y que no sería nada fácil, al tiempo que le echan en cara a Estados Unidos que es fácil hablar así sin tener desplegadas fuerzas sobre el terreno.

- Continúa el ataque serbio, ya claramente sin respetar la «zona segura», al tiempo que aumenta el número de cascos azules rehenes en su poder (en calidad de «invitados», se llega a decir cínicamente en alguna ocasión). El secretario general de la ONU, Butros Gali, se desplaza a Sarajevo para intentar un acuerdo y el líder serbio Radovan Karadjic se niega a ir a verlo, añadiendo que fuera a visitarlo a Pale, si deseaba hablar con él.
- La OTAN está varios días sin volar a causa del elevado número de baterías de misiles SAM serbios desplegados, lo que, según noticias de prensa, le hace perder la superioridad aérea. Dicha superioridad no puede ser recuperada si no es mediante operaciones de ataque al suelo. El problema es que para ello habría que estar dispuesto a correr riesgos en la situación de los cascos azules en tierra.
- El grupo de contacto (Estados Unidos, Rusia, Francia, Reino Unido y Alemania) decide ofrecer a Karadjic un nuevo acuerdo, en el que por primera vez se habla de la creación de una «Gran Serbia».
- El presidente Clinton se decide a dar un paso más en la ampliación de la OTAN hacia el Este; se produce una fuerte oposición de Rusia, que se distancia cada vez más del resto de países del Grupo de Contacto (unos días antes, apenas si había protestado por el ataque de la OTAN a la base aérea de Udbina).
- La cumbre de jefes de Estado y de Gobierno de la CSCE es incapaz de emitir un simple comunicado sobre la situación en Bosnia. Los países miembros de la Alianza Atlántica amenazan con retirar a los cascos azules de Bosnia y durante unos días esta retirada parece muy próxima.
- En el momento de escribir este artículo, Karadjic apenas muestra interés por el nuevo plan de paz y la ofensiva serbia se encuentra cada vez más cerca de tomar Bihac, al tiempo que en Krajina se están reparando las pistas de la base aérea de Udbina.

## Consecuencias

En el mes de febrero de 1994 (primer punto de inflexión citado), la OTAN, es decir, la única organización de Seguridad en Europa que hoy en día cuenta con suficientes fuerzas e infraestructura para emprender operaciones militares de envergadura, adoptó con los serbios una actitud muy firme. Como consecuencia, éstos se plegaron a las exigencias internacionales, en una actitud impensable unos meses antes. Poco después la televisión ofrecía imágenes de

un nuevo Sarajevo en paz: alegría y tranquilidad en las calles, celebración de actos públicos, restablecimiento de servicios básicos, tranvías que vuelven a circular, etcétera.

Para ello fue necesario transmitir a los serbios el convencimiento de que iban a ser atacados realmente. Recuérdense las imágenes y las declaraciones amenazadoras del fallecido secretario general de la OTAN, Manfred Wörner, poco antes de vencer el ultimátum: «las palabras se han terminado, es hora de actuar». También el almirante Boorda (CINCSOUTH) apareció en televisión vestido de campaña informando del despliegue aéreo aliado y de su devastadora potencia. Estoy convencido de que ambas comparencias calaron muy hondo en los serbios y de que fueron determinantes. Naturalmente, a ningún líder político se le ocurrió dar una imagen de indecisión o de falta de firmeza en aquellos momentos.

Los hechos han sido muy distintos con ocasión de la campaña serbia de Bihac, en la que, a partir del segundo bombardeo de la OTAN, la firmeza brilló por su ausencia. Basta leer la relación del punto anterior. ¿Cuáles han sido las consecuencias de este poco afortunado segundo punto de inflexión? En mi opinión, las siguientes:

- Ruptura del *status* anterior, en el que la OTAN y la ONU gozaban de un cierto nivel de autoridad en Bosnia.
- Importante pérdida de prestigio mundial (y, por supuesto, en Bosnia) de ambas instituciones.
- Descubrimiento por parte de los bosnios de la «eficacia» de capturar cascos azules como rehenes para paralizar a la OTAN.
- La continuidad de la operación «Deny Flight», que prohíbe sobrevolar el espacio aéreo de Bosnia, podría quedar en entredicho.
- Distanciamiento de Rusia con respecto a los restantes países miembros del llamado Grupo de Contacto (principal esperanza de llegar a un plan de paz).
- Sensación en Occidente de haber llegado a un callejón sin salida.
- Grave daño a la cohesión interna de la OTAN.
- Crecen las opiniones en favor de una retirada de los cascos azules.
- Agravamiento del conflicto bosnio, especialmente en la región de Bihac, donde se está escapando al control de los mediadores internacionales. La situación actual podría hacer entrar en guerra a Croacia, tanto en Bosnia (apoyando las operaciones de croatas y musulmanes bosnios, para impedir mayores conquistas de Karadjic) como en la región independentista de Krajina, que la divide geográfica y políticamente en dos, y cuya hipotética unión con territorio serbio de Bosnia parece estratégicamente inadmisibles para ella.

Incluso, habría que añadir a la relación anterior que de seguir las cosas así y de no dar la Comunidad Internacional un claro escarmiento a los serbios de

Bosnia e «imponerles» de algún modo un plan de paz, el precedente que se establecería para los numerosos focos potenciales de conflicto que existen en la Europa del Este podría ser muy grave.

## Errores cometidos

No cabe duda de que Europa, sobre todo, ha hecho muchas cosas bien en Bosnia-Herzegovina y de que estamos realizando un importante esfuerzo para proteger a la población civil, hacer respetar las resoluciones de la ONU y mantener delimitado el conflicto. Pero no es menos cierto que la comunidad internacional ha cometido graves errores durante la campaña serbia de Bihac, en particular una disociación creciente entre Estados Unidos y Europa sobre la forma de actuar en esta guerra, y que se ha llegado a una situación de especial gravedad.

Así pues, considero obligado finalizar este artículo exponiendo lo que a mi juicio son los errores más importantes cometidos por Occidente en Bihac, lo que haré por orden cronológico:

El primer error importante lo constituyó el levantamiento unilateral del embargo a los gobiernos de Bosnia y Croacia, por parte de Estados Unidos: es un error grave, en primer lugar, porque rompió la cohesión interna de la OTAN, institución absolutamente imprescindible para la seguridad en Europa (otro aspecto muy interesante para discutir sería el tipo de OTAN que Europa necesitaría en estos momentos). No creo que nadie dude de la enorme fuerza militar y política de la Alianza Atlántica, de su potente infraestructura, de la interoperabilidad alcanzada entre sus miembros y de la estabilidad que irradia hacia todos nosotros.

Quebrar la cohesión interna de la Alianza es, en mi opinión, un error gravísimo. Sin ella no hay unidad de criterio, no se transmite sensación de firmeza al exterior y, por mucho poder militar que se posea, puede no servir de nada. Además, se corre el riesgo de debilitarla apreciablemente. Creo que lo sucedido debe ser cuanto antes superado por todos, de forma que no constituya más que un desafortunado paréntesis en la historia de la OTAN.

Es un error grave, en segundo lugar, porque no está de acuerdo con el mandato de la ONU que estableció el embargo para toda la ex Yugoslavia y porque coloca a los países europeos que tienen fuerzas en el Adriático en una difícil situación en la que, de todos modos, lo más probable es que ningún buque con armas consiga llegar a Split (nuestros buques se lo impedirían). Por tanto, ¿qué se gana con semejante decisión?

Es un error grave, en tercer lugar, porque por mucho armamento que pudiera llegarle a las tropas musulmanas, estoy convencido de que siempre les llegaría más a los serbios a través de su fronteras terrestres.

El segundo error cometido fue, en mi opinión, planificar una acción de castigo tan limitada en los daños como lo fue el ataque a la base aérea de Udbina. Y lo es en mayor medida, por publicar que fueron necesarios entre ;40 y 50! aviones para producir unos cuantos cráteres en sus pistas. Tal vez este error sea más discutible que el anterior, pero la lección de los últimos conflictos importantes es que hay que golpear con contundencia desde un principio. En Vietnam y Afganistán no se hizo así y después se lamentó, mientras que en la liberación de Kuwait, los ataques aéreos fueron devastadores desde el principio.

No estoy defendiendo una entrada en guerra de la OTAN en Bosnia, pero sí que las acciones de castigo (aun en la conducción de una crisis como la que se está viviendo allí) deben ser fuertes y ajustadas a la entidad de las fuerzas en presencia y al efecto que se pretende conseguir. Es decir, si lo que se pretendía era impresionar a los serbios y detener un ofensiva, probablemente hubiera sido mejor destruir todas sus baterías de misiles SAM (algo que no hubiera roto el equilibrio de fuerzas con los musulmanes, puesto que carecen de aviones) o, al menos, destruir sus aviones en tierra. Tal vez el error estuvo en sobrevalorar el efecto que la acción acordada iba a tener en la psicología de los serbios, algo ciertamente difícil de valorar. En cualquier caso, considero un error anunciar el elevado número de aviones que fue necesario para conseguir unos resultados tan limitados.

Un tercer error importante lo constituye el que la OTAN tenga que consultar a la ONU cualquier acción que quiera emprender, entre otras razones por carecer ésta de una infraestructura permanente adecuada de seguimiento del conflicto y de toma de decisiones. Creo que, de hecho, las resoluciones ya aprobadas por el Consejo de Seguridad permiten una mayor libertad de acción, al menos para defender una «zona segura», que la que se ha estado viendo estos días y que la Alianza, o nuestros líderes políticos, fueron excesivamente cautos en este sentido. Por su parte, también hubo declaraciones del señor Akashi que contribuyeron a atar excesivamente las manos de la OTAN. En definitiva, se ha establecido un sistema de «doble llave», que considero no apto para intervenir en «tiempo real» en un conflicto como el que se estaba desarrollando en Bihac, sistema que habría que replantearse en el futuro.

Hay un cuarto error, en mi opinión, que es haber claudicado ante los serbios y permitir su entrada en la «zona segura» de Bihac y la continuación de sus ataques, como consecuencia de la toma de cascos azules como rehenes, tanto da si estaban en calidad de detenidos como de «retenidos». La realidad es que se ha cedido ante el chantaje, algo que, por ejemplo, ningún país haría con terroristas y que tampoco el anterior presidente de los Estados Unidos hizo con Sadam Hussein, ante una situación muy delicada, con numerosos rehenes internacionales en su poder. Con ello, se les ha enseñado a los serbios la eficacia de una nueva arma para detener a la OTAN: la toma de rehenes. Ciertamente, el que esta institución hubiera adoptado una actitud de firmeza ante semejante

chantaje exigía arrojo, acuerdo entre sus miembros y asumir riesgos difíciles para los líderes políticos, pero creo que se debería haber reaccionado con mayor firmeza.

Por último, un quinto e importante error lo constituye el momento elegido para anunciar que en 1995 se aceleraría el proceso de ampliación de la OTAN hacia el Este (ampliación sobre la que no existe un claro consenso y que personalmente considero prematura), que no fue ciertamente muy oportuno, en plena crisis de la campaña serbia de Bihac. En efecto, creo que con independencia de que parece más prudente haber esperado a desarrollar un poco más las posibilidades de la «Asociación para la Paz», antes de empezar a hablar del ingreso de nuevos miembros en la OTAN, resulta evidente que la gravedad de la situación que se estaba viviendo en Yugoslavia aconsejaba esperar un poco a hacer declaraciones de este tipo, que podían irritar fuertemente a Rusia y, como consecuencia, romper el consenso en el Grupo de Contacto.

## Comentarios finales

En este trabajo se ha intentado describir y analizar el nuevo giro que ha dado la guerra de Bosnia, análisis que ha culminado con la exposición de determinados errores que, a mi entender, Occidente ha cometido. Estos errores serían:

- Levantamiento unilateral del embargo de armas por parte de Estados Unidos.
- Llevar a cabo operaciones aéreas muy limitadas y con gran despliegue de medios.
- El sistema de «doble llave» ONU-OTAN no se considera viable en tiempo real, al carecer la ONU de una infraestructura adecuada.
- Al claudicar la OTAN ante el chantaje serbio de los «cascos azules rehenes», se les enseña a emplear una nueva arma capaz de detenerla.
- Inoportuno anuncio de una futura ampliación de la OTAN, que ha roto el consenso en el Grupo de Contacto.

Algunos de estos errores apuntan hacia una cierta falta de liderazgo y de cohesión interna en el seno de la OTAN, algo que podría ser particularmente grave.

Así pues, aun siendo cierto que se han hecho muchas cosas bien en Bosnia (y España es una parte importante del esfuerzo que se está llevando a cabo y de la eficaz y meritoria labor allí desempeñada), se han cometido errores importantes, de los que habría que sacar enseñanzas. De hecho, como dije al principio, parece que estamos llegando a un callejón sin posibilidad de salida

pacífica y se nos plantea, por tanto, un futuro inquietante en el que, entre otras cosas, se está poniendo en duda la conveniencia o no de que los «cascos azules» continúen en Bosnia. Sobre ello pretendo hablar en la segunda parte de este artículo, en la que intentaré exponer las posibles líneas de acción que podrían seguirse en el futuro.

Gonzalo SIRVENT ZARAGOZA



# EVOLUCIÓN DE LAS FUERZAS ARMADAS DE LOS PAÍSES DE LA OTAN EN LA ÚLTIMA DÉCADA

## Introducción



N el año 1984 existían los dos grandes bloques político-militares: el Pacto de Varsovia y la OTAN, liderados, respectivamente, por la Unión Soviética y por los Estados Unidos de América. La OTAN mantenía la estrategia denominada de «respuesta flexible» en el ámbito nuclear y se esforzaba para que todos los países miembros aplicasen un tanto por ciento razonable de sus respectivos PIB (Producto Interior Bruto) a sus presupuestos de Defensa, con el fin de nivelar el gran desequilibrio existente en fuerzas convencionales favorables al bloque del Pacto de Varsovia. Estábamos en plena carrera de armamentos, y este hecho fue minando la economía soviética de tal forma que a final de los años ochenta —recientemente se ha cumplido el quinto aniversario del derrumbamiento del muro de Berlín— la situación se hizo insostenible para la Unión Soviética y poco a poco se empezó a descomponer el bloque de países del Pacto de Varsovia y hasta la propia Unión Soviética. En este ambiente, se hizo más factible que las conferencias de limitación de armamentos tanto nuclear como convencional progresaran paulatinamente y que la política de enfrentamiento entre bloques, con el paso del tiempo, cambiase de rumbo hasta invertirlo y lo que era enfrentamiento se convirtió en una política de colaboración entre los países del Este europeo y los de la OTAN; así nos encontramos a finales del año 1994.

Como consecuencia de la desaparición durante esta década de esta confrontación estratégica Este-Oeste por la disgregación de una de las partes, se ha creado en los gobiernos de todas estas naciones una mentalidad que podríamos denominar como la opuesta a la que se tenía cuando existía la carrera de armamentos: era la ocasión de reducir los gastos de defensa en beneficio de otros ministerios que en esos momentos se podrían considerar más prioritarios. El resultado final ha sido un reajuste a la baja, de mayor o menor entidad, según los criterios empleados por los distintos países de la OTAN, que se pretende analizar en este trabajo, utilizando para ello la información de la publicación «Balance Militar» en sus ediciones de 1983-84 y 1993-94.

## Estados Unidos

Para este país, esta década, y especialmente de 1990 en adelante, ha supuesto la reducción de unas 406.000 personas en sus fuerzas armadas, un 19 por 100 de sus efectivos; la mayor parte en su Ejército de Tierra. Su presupuesto de Defensa disminuyó de aproximadamente un 7 por 100 del PIB al 4 por 100 y la tendencia es a seguir disminuyéndolo hasta que alcance solamente el 3 por 100. Naturalmente, esta disminución en los gastos de defensa ha llevado consigo una apreciable reducción de grandes unidades en los tres ejércitos y en las fuerzas estratégicas, si bien, en lo que a material se refiere, todavía no se nota mucho, debido a que había bastantes programas que se iniciaron a principio de la década y sus resultados se están recogiendo al final de ella. De cualquier manera, la máquina militar americana sigue siendo impresionante como corresponde a su condición de única superpotencia que existe actualmente; pero sí se puede presumir aquí que las disminuciones se notarán especialmente en las fuerzas que mantienen destacadas en el extranjero y, por tanto, también en las de la OTAN.

## Alemania

Para esta nación se ha tomado únicamente como referencia la República Federal para el principio de la década; sin embargo, para 1994 se ha considerado la Alemania ya unida, es decir, con las fuerzas armadas de la antigua República Democrática que se integraron en las de la República Federal.

Cabe destacar que, aun habiéndose producido la unión de las dos Repúblicas, el personal de las fuerzas armadas se ha reducido en 87.000 miembros, un 17,57 por 100 de sus efectivos; el más afectado ha sido el Ejército de Tierra que pretende reducir a la mitad el número de sus divisiones para finales del año 1994. Su presupuesto de Defensa ha disminuido de aproximadamente 2,8 por 100 del PIB al 1,9 por 100. A pesar de las disminuciones, las fuerzas armadas alemanas son considerables y además cuentan con buen material para equipar unas reservas movilizables de cierta entidad. De los tres ejércitos, la Marina es, en proporción, la menos importante; se nota la tradicional mentalidad continental de los ejecutores de los planes de defensa alemanes.

## Bélgica

Como los anteriores, los belgas han reducido su personal en las fuerzas armadas en unos 19.000, un 20 por 100 de sus efectivos, siendo el Ejército de Tierra el más afectado por la reducción. El presupuesto de Defensa ha disminuido del 2,2 por 100 del PIB al 1,3 por 100. El material sigue siendo prácticamente el mismo y han aumentado notablemente las reservas de personal. La

tendencia de este país es reducir aún más su personal hasta llegar a la mitad del actual, unos 40.000, si bien pretenden que todo el personal sea voluntario.

## **Canadá**

Sus efectivos, en la década, se han reducido en unos 4.700 soldados, un 5,67 por 100. El material que tiene en la actualidad es prácticamente equivalente al que tenía en 1984 en el componente terrestre, más importante en el aéreo y un poco inferior en el naval. En este país los tres ejércitos están unificados y por eso hay que citar los componentes en los que está organizado. La política de defensa pretende continuar reduciendo efectivos en las fuerzas constituidas, si bien, las compensarán con un incremento de las cifras correspondientes a las reservas. El presupuesto de defensa ha disminuido del 2,2 por 100 del PIB al 1,7.

## **Dinamarca**

Este país también está inmerso en la tendencia a disminuir sus fuerzas armadas. Desde 1984 hasta ahora, los efectivos de personal han disminuido en unos 3.000, el 9,77 por 100. Su presupuesto de Defensa del 2 por 100 del PIB se redujo al 1,5 por 100. En material, la más afectada por la reducción ha sido la Marina y en menor proporción el Ejército del Aire.

## **Francia**

Las importantes fuerzas armadas francesas han sido reducidas en unos 81.000 miembros, un 16,43 por 100 de sus efectivos, a lo largo de la década y, como la mayoría de los países, principalmente en los últimos años. Los presupuestos de Defensa disminuyeron del 3,3 por 100 del PIB al 2,8 por 100 y su material en los tres ejércitos ha variado con tendencia a disminuir en tierra y mar y a aumentar en el aire. Sus fuerzas estratégicas nucleares siguen siendo prácticamente equivalentes a las de principio de la década, aunque últimamente han reducido sus inversiones en ellas. No obstante, por el porcentaje del PIB que sigue empleando en defensa, se ve el interés político de Francia de mantenerse influyente no sólo en Europa, sino en todos los países que afecten a sus intereses nacionales, y de colaborar en las distintas misiones de mantenimiento de la paz de la ONU.

## **Grecia**

Este país es de los pocos en que, aun habiendo reducido los efectivos de sus fuerzas armadas en unos 25.000 miembros (el 13,51 por 100), su presupuesto de Defensa aumentó del aproximadamente 4,7 por 100 del PIB al 5,6. El material de sus ejércitos de Tierra y Aire se incrementó en cantidad y calidad, y en

la Marina, aunque se redujo en número de buques importantes, esta disminución se puede considerar compensada con la incorporación de unidades más modernas. Para un futuro próximo, la tendencia es continuar manteniendo unas fuerzas armadas de la misma entidad actual.

## **Holanda**

Durante la década, las fuerzas armadas se han reducido en unos 28.000 miembros, un 27,19 por 100 de sus efectivos. En el Documento Blanco de Defensa, publicado en enero de 1993 por el gobierno, se anuncian importantes reducciones en los próximos cinco años. El presupuesto de defensa disminuyó del 3,3 por 100 del PIB al 2,2 por 100 y las reducciones en personal y material han afectado de un modo especial al Ejército de Tierra.

## **Italia**

Los efectivos de las fuerzas armadas italianas se han reducido en unos 30.000 miembros, el 8,04 por 100 del total, pertenecientes casi en su totalidad al Ejército de Tierra. Sin embargo, en lo que a material se refiere, si bien ha habido reducción en este ejército, ha mejorado la calidad en su conjunto. El presupuesto de Defensa en 1983 fue aproximadamente el 2,3 por 100 del PIB y ahora es sólo el 1,35. La tendencia en el futuro es a seguir reduciendo efectivos y compensar esta disminución con una nueva organización, además de continuar con la modernización ya iniciada.

## **Luxemburgo**

Este país no ha variado prácticamente ni su pequeño Ejército de Tierra, único que tiene, ni sus gastos en defensa.

## **Noruega**

Los noruegos han reducido durante la década sus fuerzas armadas en unos 13.000 miembros, un 30 por 100 de sus efectivos. Esta reducción ha afectado principalmente al Ejército de Tierra, que ha quedado con unas fuerzas constituidas de aproximadamente la mitad de sus efectivos. Sin embargo, su material ha mejorado en Tierra, disminuido un poco en el Ejército del Aire y se mantiene prácticamente igual en la Marina. Las reservas movilizables han aumentado de forma notable. Los presupuestos de Defensa sólo han disminuido dos décimas, manteniendo en 1994 un valor aproximado del 2,8 por 100 del PIB.

## Portugal

Nuestros vecinos peninsulares han reducido sus fuerzas armadas en unos 13.000 miembros, un 20,47 por 100 de sus efectivos; principalmente de su Ejército de Tierra. Sin embargo, en lo que a material se refiere, se puede afirmar que ha mejorado en los tres ejércitos, beneficiados por la transferencia de material entre países de la OTAN, consecuencia de lo decidido en la Conferencia de Limitación de Armamento Convencional de Europa (CFE). El presupuesto de Defensa pasó de ser del 2,5 por 100 del PIB al 1,8. Las reservas movilizables pasaron de ser 90.000 a 210.000.

## Reino Unido

Los británicos, durante la década, redujeron sus fuerzas armadas en unos 45.000 miembros, un 14,03 por 100 de sus efectivos; la Marina y el Ejército de Tierra han sido los más afectados. En material, también la Marina ha sido la más negativamente afectada, pues la disminución en buques importantes es muy considerable. No obstante, ésta sigue incorporando y construyendo nuevas unidades para renovar su material. En cualquier caso, sorprende la tendencia a seguir disminuyendo su Marina, en la que siempre se apoyó no sólo para el mantenimiento de su imperio del que todavía le quedan retazos, sino como elemento principal para su propia seguridad. El presupuesto de Defensa también disminuyó del 5,3 por 100 al 3,35 del PIB, cantidad todavía importante para una nación que pretende seguir influyendo en el concierto mundial de naciones. Sus reservas aumentaron de 272.250 a 349.300 miembros.

## Turquía

Los turcos redujeron en 89.000 miembros sus fuerzas armadas, un 15,64 por 100 de sus efectivos. Para el Ejército de Tierra la reducción fue de 100.000, pues la Marina y el Ejército del Aire aumentaron en 4.000 y 7.000 miembros, respectivamente. El material ha mejorado en los tres ejércitos, pero fundamentalmente en Tierra y Aire. Al igual que Grecia, Portugal y España, su Ejército de Tierra se ha visto favorecido por la transferencia de material entre países de la OTAN. Sus reservas de personal también aumentaron y su presupuesto de Defensa permanece constante en un 4,2 por 100 del PIB.

## España

Hemos dejado intencionadamente nuestra propia nación para el final con el fin de facilitar las comparaciones con el resto de los miembros de la OTAN.

La reducción en personal durante la década ha sido de unos 146.000, un 42,07 por 100 de sus efectivos; el más afectado ha sido el Ejército de Tierra con una reducción de unos 121.000 hombres, aunque la Armada disminuyó en 22.000 y el Ejército del Aire en unos 3.000. Sin embargo, en material, mientras la Armada y el Ejército del Aire han disminuido en el número de buques y aviones, respectivamente, el Ejército de Tierra, beneficiado por el programa de transferencias inter-OTAN y por el reparto de los últimos presupuestos de Defensa, ha mejorado su material en cantidad y calidad. El presupuesto de Defensa disminuyó del 2,1 al 1,12 por 100 del PIB durante la década. También nuestras reservas han disminuido muy considerablemente como consecuencia del cambio de legislación sobre el servicio militar.

## Conclusiones

Después de un repaso inicial de la evolución de las fuerzas armadas de cada uno de los países de la OTAN, es evidente, como anunciábamos al principio de este artículo, que la tendencia general ha sido a disminuir los efectivos, principalmente en lo que se refiere a sus Ejércitos de Tierra; en menor proporción a sus Marinas, con algunas excepciones como el Reino Unido y Dinamarca; y aún en menor proporción a sus Fuerzas Aéreas. También los presupuestos de Defensa han disminuido notablemente en términos del tanto por ciento del PIB, con las excepciones de Grecia y Turquía, países con problemas de reivindicación de tipo territorial entre ellos, y de proximidad al conflicto interno de la ex Yugoslavia, para la primera y de los kurdos, para la segunda. No obstante, hay países como los Estados Unidos de América, Reino Unido, Francia, Noruega y Holanda que mantienen un porcentaje entre el 4 y el 2,26 por ciento del PIB que les permitirá continuar con unas fuerzas armadas que contarán con disponibilidades financieras suficientes para poder seguir renovando su material y efectuar los ejercicios necesarios para mantener la operatividad conveniente; es decir, unas fuerzas más reducidas pero bien equipadas y adiestradas. Esto, indudablemente, les permitirá ejercer su influencia con eficacia donde sus gobiernos crean conveniente emplearlas. Hay otro grupo de países como Alemania, Bélgica, Dinamarca e Italia cuyo porcentaje está por debajo del 2 por 100 del PIB, pero que ya contaban con unas fuerzas armadas bien equipadas y adiestradas; por tanto, las reducciones les permitirían invertir el ahorro en gastos de personal, en renovación del material y en ejercicios, si bien, con el tiempo, su efectividad se podría ver seriamente reducida y, por tanto, la influencia de sus gobiernos en el concierto mundial si no rectifican su política de defensa. Finalmente, se encuentran Portugal y España con unas fuerzas armadas que ya tenían necesidad de renovación de medios, no cubierta totalmente por el material recibido con la redistribución interna de los países de la OTAN, obligada por la ya mencionada Conferencia de Limitación de Armamento Convencional en Europa (CFE), y que ha afectado únicamente a los

respectivos ejércitos de Tierra. Para estas naciones la disminución de los presupuestos de Defensa puede significar un daño irreparable para sus ejércitos, para su modernización y adiestramiento y, por tanto, para que su contribución a la OTAN sea real y no sólo nominal y para poder ser utilizados por los gobiernos con eficacia allí donde sea preciso.

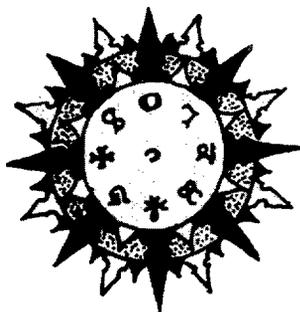
Si nos detenemos con un poco más de detalle en España, podemos ver que es el país que más ha disminuido el número de personal de sus fuerzas armadas. Las cifras en las que nos movemos, 138.900 para el Ejército de Tierra; 32.000 para la Armada y 29.800 para el Ejército del Aire, son ya muy reducidas para poder enfrentarse, con esperanza de éxito, a situaciones conflictivas que pueden surgir en un mundo con problemas de todo tipo: desigual reparto de la riqueza y crecimiento demográfico; enfrentamientos étnicos y religiosos, etcétera. Y hemos de decir que en este mundo de diferencias importantes, España se encuentra en la frontera de las desigualdades, con el riesgo que ello implica. Continuar con la disminución de personal militar podría ser temerario para la seguridad de la nación. Se podrá reestructurar la composición interna de los escalafones para que sean efectivamente de estructura piramidal, faena difícil de realizar a corto plazo sin perjudicar los derechos o, al menos, la justa ambición de ascenso de categoría de las personas, pero reducir más los totales puede conducir a la ineficacia, principalmente en los ejércitos de Aire y en la Armada que, por ser menos numerosos, pueden llegar a situaciones críticas. Por otra parte, ante la reducción de efectivos en activo, es una necesidad inexcusable racionalizar las reservas humanas y preparar su fácil incorporación a las unidades que se precisen, las cuales deberían contar desde tiempo de paz con sus cuadros de mando y el material ya preparado para cuando sea necesaria su movilización. Esto es esencial para el Ejército de Tierra.

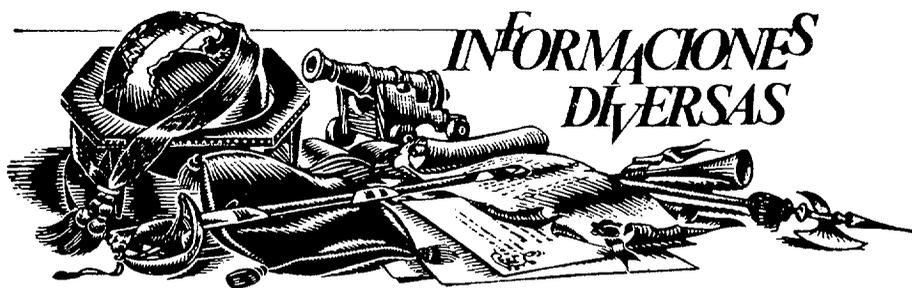
En lo que se refiere al material, ni la Armada ni aún menos el Ejército del Aire deberían ser reducidos. Hay que tener en cuenta que el tamaño de estos dos ejércitos es ya muy pequeño si los comparamos con sus homólogos de los países de la OTAN con una situación geográfica similar, como puede ser el Reino Unido; además, ni un buque ni un avión se construye o se obtiene en poco tiempo, por tanto, la reposición de las unidades que ahora se reduzcan difícilmente se podría realizar a corto plazo cuando se presentase la necesidad.

Para terminar este trabajo, cuyo fin primordial es dar, una vez más, la opinión de que es necesario aplicar al presupuesto de Defensa la cantidad mínima necesaria que permita, al menos, mantener eficaces y operativas a nuestras fuerzas armadas sin más reducciones en su entidad, y que permita la renovación del material y su modernización para mantenerse al día, digamos que esto es impensable con las cantidades que se invirtieron en la década que nos ocupa; en 1993, España fue el país de la OTAN que menos tanto por ciento de su PIB dedicó a defensa; hay que llegar cuanto antes al 2 por 100 del PIB y mantenerlo en años sucesivos.

Ya se sabe que esta opinión va contracorriente y es ahora impopular, pero no precisamente por los hechos, pues el mundo de la posguerra fría ha demostrado ya ser más peligroso y menos previsible de lo que muchos suponían. Los acontecimientos que han ocurrido recientemente en el mundo y que están ocurriendo actualmente en Europa ponen de relieve que no hay nada aún que pueda sustituir a la potencia militar para garantizar la estabilidad y seguridad.

José E. DELGADO MANZANARES





## INFORMACIONES DIVERSAS

### EURONAVAL 94 (\*)

#### II.- Armas y Sistemas

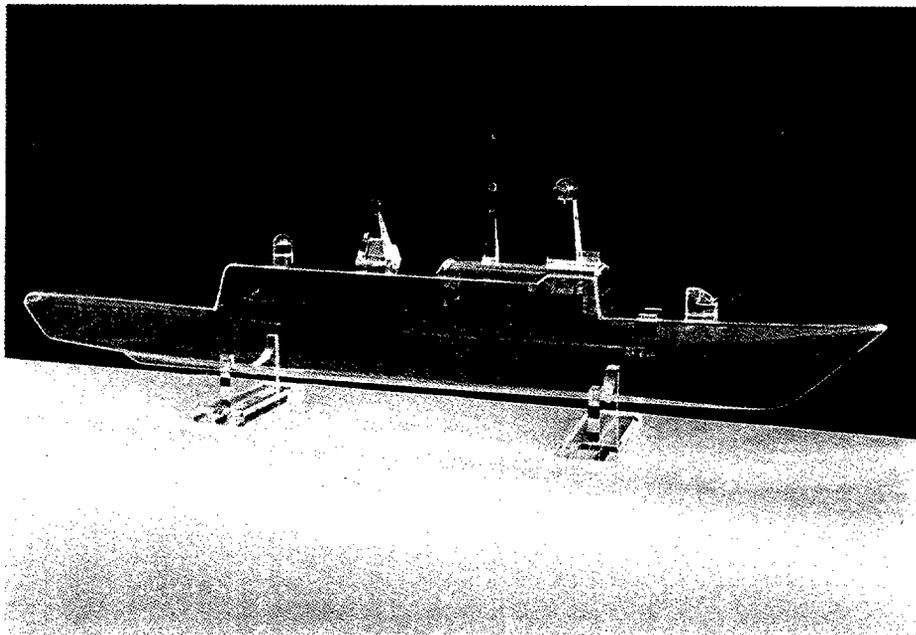
##### Materiales



A DCN (Dirección de Construcciones Navales francesa) reúne la experiencia y la tecnología suficientes para diseñar, realizar y experimentar grandes estructuras en materiales compuestos que se traducen, hoy en día, no sólo en los cascos de buques de superficie de materiales amagnéticos, como se exige actualmente a los buques de guerra de minas, sino también en la composición de las superestructuras de otros buques de guerra; tal es el caso de la nueva fragata *La Fayette*, de 3.500 toneladas, primer buque de características furtivas operativo del mundo, aparte de los intentos de americanos, británicos, etc., y también la utilización de estos materiales compuestos en los revestimientos exteriores de los submarinos.

El resultado más importante de la tecnología en GRP de la DCN ha sido hasta ahora la construcción del casco catamarán del buque antiminas oceánico *Bamo*, de 300 toneladas, que se encuentra en Lorient, proyecto, lamentablemente, aparcado por el gobierno francés y que supone el programa más interesante, desde nuestro punto de vista, después de la fragata de la familia *La Fayette*, que comienza su andadura triunfal con los pedidos de la Marina nacional francesa y de Taiwán, de seis unidades cada una, a los que se acaba de sumar el encargo de la Marina de Arabia Saudí, de dos o tres buques, y estamos empezando.

(\*) La primera parte de este artículo se publicó en nuestro cuaderno de enero pasado.



## Propulsión

En lo relacionado con la propulsión naval, nuestra atención se centró casi única y exclusivamente en el pabellón de Westinghouse/Rolls-Royce y, especialmente, en su nueva turbina de gas (Intercooled/Recuperated) basada en la turbina de gas de alta fiabilidad RB-211 de Rolls-Royce, que propulsa hoy en día 20 tipos diferentes de aviones; turbinas que reemplazarán, sin lugar a dudas, a las plantas propulsoras de ciclo simple en la próxima década en los buques norteamericanos, con un 30 por 100 de economía en el consumo de combustible, aumento de la velocidad del buque, mayor autonomía, etcétera. No nos detenemos en el número uno de propulsión eléctrica para los submarinos y de la red eléctrica de los mismos, como es Jeumont Industrie, que también fabrica el sistema de propulsión silenciosa para submarinos de imanes permanentes, para pasar rápidamente a los sistemas de combate navales de Thomson, Signaal y la DCN.

## Sistemas de combate

Los sistemas navales de combate Thomsea tienen capacidad para llevar a cabo la detección y la identificación, con el mayor preaviso, de cualquier blanco móvil, aéreo, de superficie o submarino que penetre en su volumen de acción, del procesamiento automático en tiempo real y la visualización de las

informaciones tácticas recibidas, la utilización de forma automática de las armas de autodefensa, y las ayudas necesarias para facilitar la navegación. Éstos van articulados en torno a un sistema de tratamiento de la información táctica, denominado Tavitac 2000, que se puede conectar a los radares de vigilancia y designación de blancos, a los equipos optrónicos de vigilancia, a las direcciones de tiro dotadas de un radar de seguimiento, a los sistemas automáticos de guerra electrónica, a los sistemas de armas formados por los misiles superficie-aire, a los sistemas de armas formados por misiles superficie-superficie, para los que la designación de blancos trans-horizonte se recibe por un enlace automático de datos y, finalmente, la conexión de esta información a otras unidades navales o centros de información de combate en tierra.

Aparte del sistema táctico Tavitac 2000 de acción e información desarrollado por Thomson-CSF, la Marina nacional francesa cuenta con los Senit, que llevan sus grandes buques de combate y permiten el establecimiento de una situación táctica única para la totalidad de los buques de una fuerza naval, la evaluación de esta situación y la utilización de dos sistemas de armas en tiempo real. El último vástago de esta familia será el Senit 8, del que irá dotado el nuevo portaviones nuclear *Charles De Gaulle*, el cual se integrará en el Sistema de Defensa y Mando del Buque.

Signaal, de Holanda, que hoy en día forma parte de la Thomson, presenta el nuevo sistema de combate, Tacticos, combinación del sistema Stacos, de Signaal y del sistema Tavitac, de Thomson, con el que irán dotadas las nuevas fragatas tripartitas que van a construir Holanda, Alemania y España.

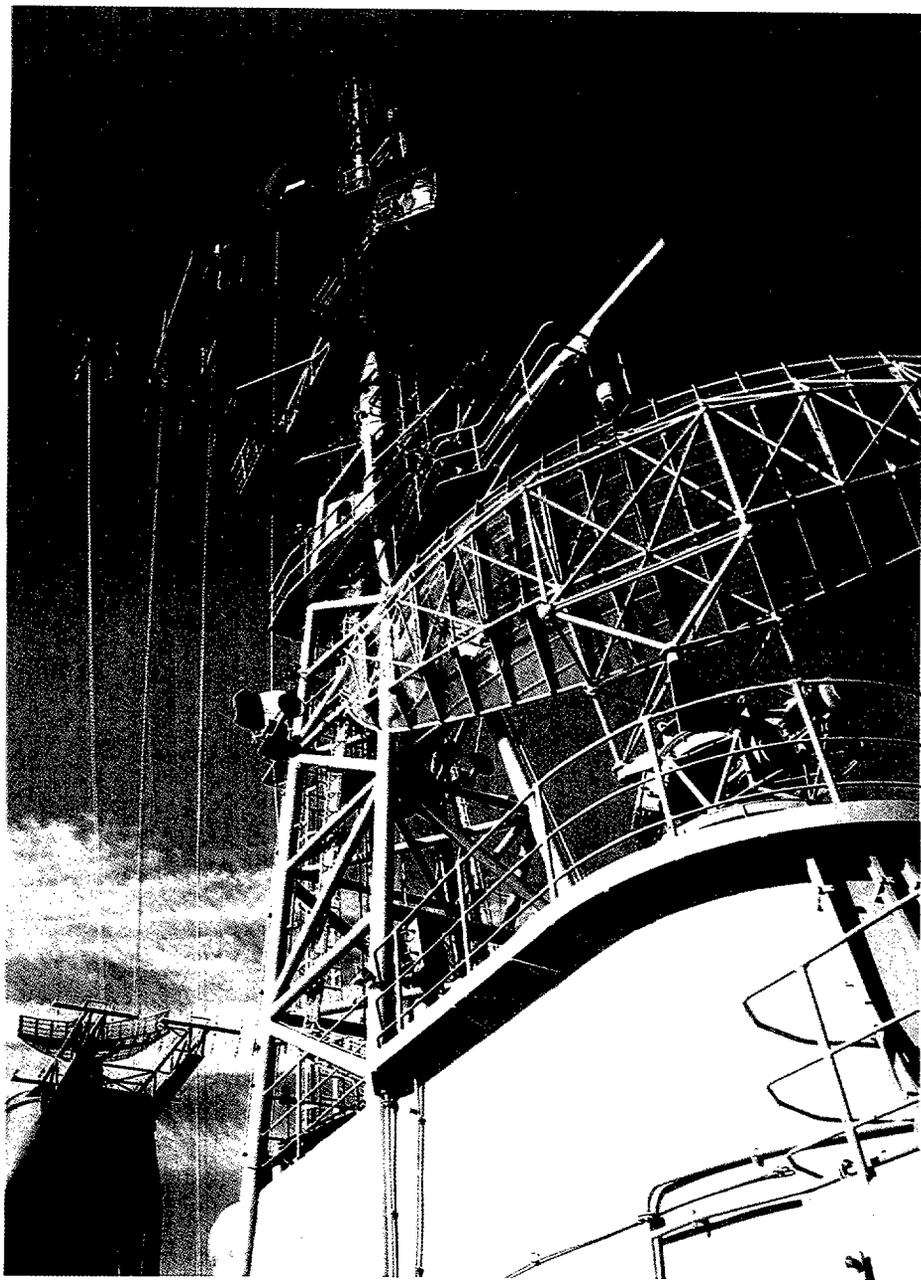
## Radares

Formando parte del núcleo de combate naval Tacticos, de Signaal, se encuentra la MOC (Multifunction Operator Console), que pertenece a la última generación de consolas para los sistemas de mando y control navales, y la consola táctica multimisiones Vista-RM, de Thomson CSF, que permite la visualización del vídeo que envían los captadores, la explotación de las situaciones tácticas y la utilización de los sistemas de armas.

Aidcomer y Sycom 2 constituyen, a partir de un conjunto software único, los dos sistemas de ayuda al mando de la Marina nacional de Francia, desarrollados por Matra Cap, sistemas que serán utilizados en los Centros de Operaciones Marítimos (COM), concretamente en el portaviones *Charles De Gaulle*, en las fragatas antiaéreas y ASW, en las modernas *La Fayette*, en los buques anfibios *Foudre*, etcétera.

## Radares y direcciones de tiro

En lo que respecta a la detección electromagnética, comenzaremos por el radar de vigilancia aérea lejana en banda L Júpiter, cuya versión DRBV-26C



Antenas de los radares Thomson CSF en una fragata francesa.

está instalada en las fragatas antiaéreas *Jean Bart* y *Cassard* de la Armada francesa, que en la versión 26D se instalará en el portaviones nuclear *Charles De Gaulle*. El alcance de detección en espacio libre por este radar de un blanco aéreo de dos metros cuadrados es de unos 200 kilómetros; asimismo, Thomson CSF ha desarrollado un radar 3D con destino a las grandes unidades navales, de gran alcance de detección y exploración electrónica. Este radar, denominado TRS 3501, lo ha encargado la Armada nacional de Francia con la denominación DRBJ-11 para las fragatas antiaéreas y el portaviones *Charles De Gaulle*.

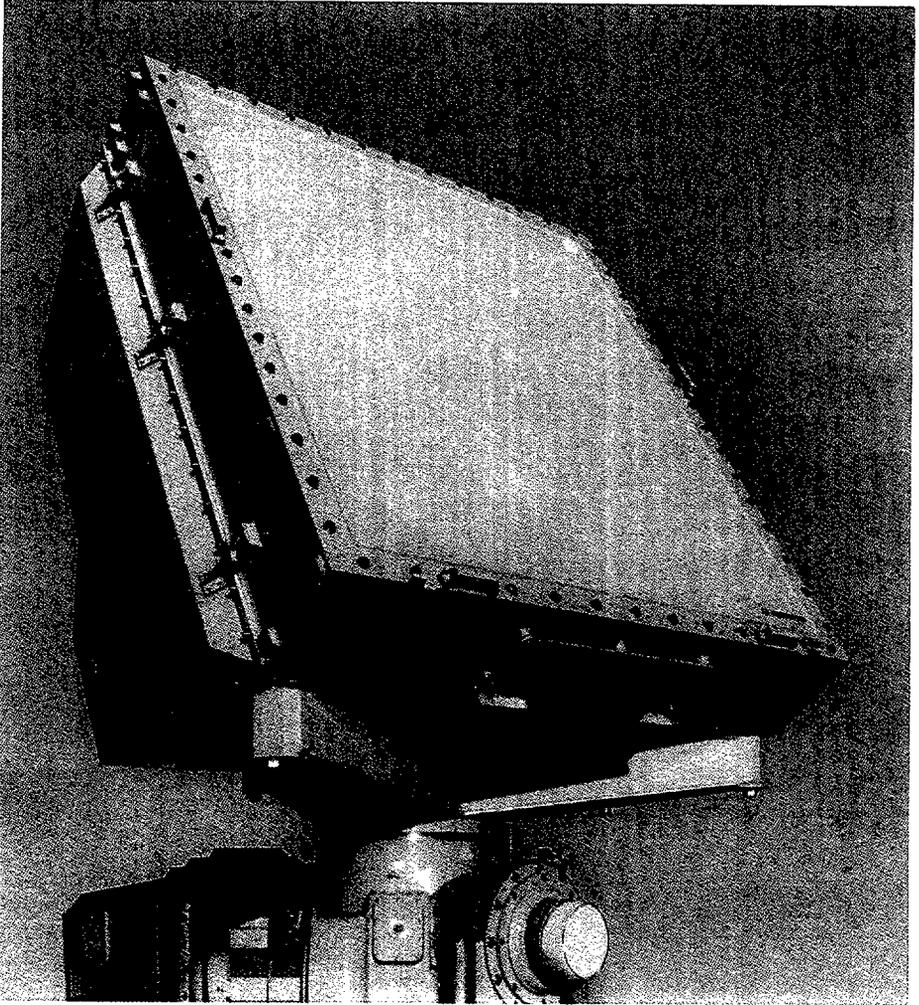
El Astral es un radar de vigilancia aérea lejana, que permite llevar a cabo la designación 3D de los objetivos, asociado al radar Arabel, los cuales formarán parte de los sensores de las nuevas fragatas A/A tripartitas *Horizon*. El Astral tendrá el mismo emisor que el radar Júpiter, y la antena, al ser más grande, permitirá una detección más lejana, de tal manera que el alcance de detección en espacio libre para un misil de un metro cuadrado será de 200 kilómetros, y para un avión de dos metros cuadrados, 300 kilómetros.

El Smart L es la versión en banda D de la familia de radares 3D Smart, de Signaal, diseñado para la detección a medio alcance de blancos aéreos de medio metro cuadrado a 50 kilómetros y aviones convencionales a 150 kilómetros, pudiendo enganchar a la vez 160 blancos aéreos y 40 buques de superficie. Asociado a este radar estará el APAR (Active Phased Array Radar), que en estos momentos están desarrollando Alemania, Canadá y Holanda, según un acuerdo de 27 de enero de 1994, y que será instalado en la nueva generación de fragatas antiaéreas: F-124 de Alemania, LCF de Holanda y CPF del Canadá a partir de 1999.

El radar de vigilancia y designación de blancos 3D multifunción MRR es un radar de vigilancia combinada aire y superficie para distancia corta y media, diseñado especialmente para localizar misiles de vuelo rasante o que ataquen en picado, siendo el alcance instrumental del mismo de 180 kilómetros para objetivos aéreos, y en el modo autodefensa, de 50 kilómetros, alcanzando los 80 kilómetros para los de superficie. El radar de vigilancia y designación de blancos Sea Tiger MK2, también de Thomson CSF, se está ya instalando en las nuevas fragatas *La Fayette* con la denominación para la Marina francesa de DERBV-15C, y también lo llevará el portaviones *Charles De Gaulle*. Se trata de un radar de exploración combinado aire/superficie y de designador de blancos con antena estabilizada que garantizará la vigilancia aire y superficie a media y gran distancia, la detección de los misiles y la designación de objetivos, alcanzando los 110 kilómetros sobre un objetivo en movimiento de dos metros cuadrados y los 38 kilómetros para un misil de medio metro cuadrado.

Con destino a la defensa antimisil de las grandes unidades navales francesas, Thomson CSF ha desarrollado el radar de exploración y dirección de tiro 3D multimisión Arabel, que irá asociado al sistema de misiles Aster, que estará operativo por primera vez en el portaviones *Charles De Gaulle*. El Arabel

puede afrontar una gran variedad de amenazas, como ataques de saturación, aviones maniobrando, misiles en picado (guiados por las emisiones radioelctricas de los radares) o de trayectoria rasante (Sea-Skimmers) y contramedidas.



Prototipo del radar ARABEL.

La capacidad de seguimiento es de más de 100 blancos, el alcance para un avión es de 70 kilómetros y para un misil de 20.

El STDS es un sistema de designación rápida de blancos para hacer frente a las amenazas aéreas y de superficie, que transmite las coordenadas (relativas o absolutas) del objetivo al sistema de combate, y que ha sido adoptado por la

Marina francesa para formar parte del equipo de las plataformas de vigilancia óptica de las fragatas *La Fayette*.

Los equipos de la familia Vampir son sistemas de seguimiento infrarrojo panorámico para buques de guerra que realizan la detección y la localización automática de las amenazas aéreas más modernas, como los misiles de trayectoria rasante y los aviones y helicópteros de cualquier tipo, tanto de día como de noche, proporcionando los datos de designación del blanco al sistema de armas. Producen también una imagen infrarroja del entorno, que permite la vigilancia del buque a corto alcance con la presentación visual de las amenazas, y la navegación de noche. El Vampir MB es el último vástago de la familia y va a ser instalado en alguna de las fragatas antisubmarinas F-70 en la denominada «Operación de Mejora de la Autodefensa de los Buques». Los equipos Vampir, que funcionan de modo completamente pasivo, pueden tratar simultáneamente 100 amenazas y la distancia de detección de los misiles de vuelo rasante es de más de 10 kilómetros.

El Vigy 10 es un sistema de vigilancia oprónica diurna/nocturna proyectado para mejorar la capacidad de vigilancia de un gran número de unidades navales; consta de una plataforma estabilizada, una cámara de intensificación de luz y una cámara termográfica, así como la correspondiente consola de control y visualización. Por otra parte, el Vigy 105 ha sido adoptado por la Armada francesa como uno de los equipos de la operación de mejoramiento de la autodefensa de antimisiles (OP3A), cuyos trabajos de instalación y de integración comenzarán este año aprovechando los períodos de inmovilización de los buques, de tal forma que en cuatro fragatas antisubmarinas se instalarán dos visores oprónicos de este tipo, lo mismo que en los tres transportes de barcas de desembarco, el moderno *Foudre* y los *Orage* y *Ouragan*. El 105 es un visor oprónico giroestabilizado adaptado a su instalación en las unidades navales de cualquier tonelaje, integrándose en el dispositivo de autodefensa del buque para llevar a cabo, tanto de día como de noche, la protección del mismo contra las amenazas aéreas más modernas.

Al hablar de direcciones de tiro oprónicas no podemos dejar de mencionar la española DORNA (Dirección de Tiro Oprónica y Radárica Naval) de la Empresa Nacional «Bazán», una DT de nueva generación, totalmente nacional, para empleo en guerra antiaérea (piezas artilleras de diversos calibres y sistemas de misiles de guía autónoma) y de superficie (artillería en fuego naval), capaz de resistir a las contramedidas electromagnéticas. El equipo, de todos conocido, consiste en un pedestal giroestabilizado con un radar de seguimiento, una cámara de televisión diurna, una de infrarrojos y un telémetro láser. La DORNA podrá integrarse en los sistemas de combate de los buques de mayor porte, controlándose desde una consola que se instalará en el CIC y necesitará dos plataformas de sensores DORNA que se situarán en el mástil del buque.

## Sonares y lucha antitorpedo

La fabricación de sonares en Francia está, sin lugar a dudas, en las manos de Thomson Sintra, y es esta empresa la que fabrica el sonar de muy baja frecuencia DSBV 62C, que permite una vigilancia omnidireccional a gran distancia, el análisis de los contactos y su clasificación, existiendo versiones para submarinos. Otro sonar de muy baja frecuencia es el Lamproie TSM2932, formado por una red lineal remolcada que proporciona a las unidades navales de superficie una capacidad de vigilancia pasiva panorámica de gran alcance, integrándose también el sistema de la alerta automática de torpedos. El Slasm es un sonar remolcado activo de baja frecuencia, diseñado para la modernización de las fragatas francesas tipo S67, y el Spherion TSM2633B es un sonar activo de largo alcance con destino también a los buques de superficie anti-submarinos; se trata del primer sonar activo tridimensional de casco que puede trabajar en combinación con un sonar de frecuencia media de profundidad variable, funcionando el conjunto simultáneamente o de forma alterna.

El Atas TSM2681 es un sonar activo remolcado de profundidad variable (VDS) que combina en sus versiones superiores las funciones de exploración lejana en modo pasivo a muy baja frecuencia, de detección/localización en modo activo de baja frecuencia y de vigilancia contra torpedos, y se puede combinar fácilmente con el Spherion. El conjunto lo forman una base de misión, así como una o dos antenas lineales de recepción (de baja y muy baja frecuencia), tres armarios electrónicos y una consola de visualización de datos en color, con dos monitores de alta resolución.

El Dsuv 62 corresponde a la versión TSM2933 de sonar pasivo remolcado para submarinos en servicio en la Marina francesa y constituye un componente del sistema sonar integrado, pero también puede funcionar independientemente, con sus propios recursos de procesamiento y de operación.

En la lucha antitorpedos destacan Thomson Sintra y la DCN con el receptor de alerta de torpedos automático para sonar de casco, o VDS Satar, que completa a éstos constituyendo una versión mejorada del URDT, equipo de alerta de torpedos en servicio en la Armada francesa y elemento principal de cualquier sistema de defensa antitorpedos para buques de superficie, pudiendo funcionar en modo manual a través del operador o en modo automático.

El sistema Albatros de alerta de torpedos lo ha diseñado Thomson para facilitar a los buques de superficie un preaviso de alerta de algunos minutos para todos los tipos de torpedos pesados existentes, lanzados por submarinos, estando formados por antenas remolcadas, su chigre correspondiente y un receptor formado por el bastidor de procesamiento de datos, y la consola de mando y control.

El sistema de alerta y lucha antitorpedo Salto, de la DCN, asegura la auto-defensa del buque contra la amenaza submarina, de tal forma que, después de producir la alerta y al evaluar la reacción antitorpedo óptima, de manera auto-

mática, pone en acción las contramedidas contra los torpedos por la simple autorización del operador. La gran eficacia de este sistema se debe a la importancia del tiempo previo de aviso.

La función de alerta la lleva a cabo el sistema Alto, activándose automáticamente a continuación la función reacción, que es una combinación de contramedidas no destructivas del torpedo (señuelos y perturbadores acústicos) y de las variaciones en rumbo y velocidad del buque. El sistema Salto se puede instalar como un sistema integrado en cualquier tipo de plataforma.

El sistema de combate contra torpedos para buques de superficie Spartacus está formado por un módulo de alerta de torpedos Albatros, uno de reacción, en caso de alerta, el conjunto lanzaseñuelos Dagaie y los señuelos/perturbadores. El primero permite una alerta permanente y el segundo elabora las reacciones al producirse la alerta, llevándose a cabo después la selección de los señuelos/perturbadores. El lanzaseñuelos Dagaie MK2 es un sistema lanzaseñuelos electrónico e infrarrojo que asegura la autodefensa antimisil de los buques de pequeño y mediano desplazamiento, mientras que el conjunto lanzaseñuelos Sagaie se destina a proteger los buques de superficie de mediano y gran desplazamiento. El afuste giratorio, fabricado por la compañía CSEE, lleva diez municiones lanzaseñuelos de distintos tipos; hay actualmente en desarrollo nuevas municiones con señuelos antisonar y antitorpedos, perturbadores con paracaídas, etcétera.

El Salamandre, denominado LAD por la Marina de Francia y DLH por la británica, es un detector perturbador electromagnético cuya misión es proteger los buques de combate contra los radares de exploración y designación de blancos, los de dirección de tiro y los autodirectores electromagnéticos de misiles. El señuelo perturbador activo va dentro de un cohete de 127 milímetros, lo que lo compatibiliza con numerosos lanzadores del buque, y después de desplegarse desciende bajo un paracaídas, emitiendo señales para perturbar al autodirector del misil.

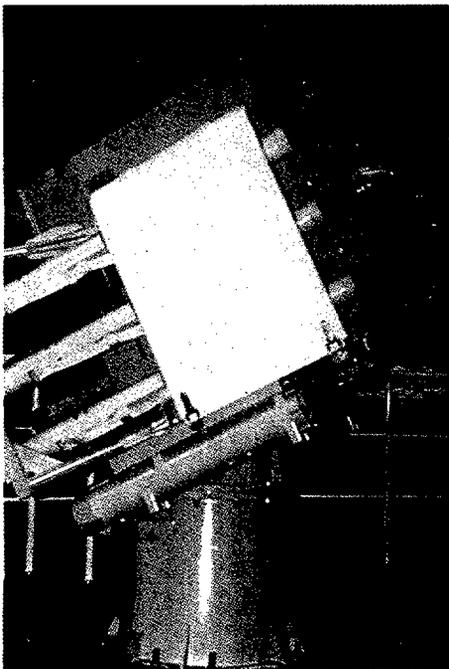
## Cañones y misiles

La última versión del famoso cañón francés de 100 milímetros es el Compact Mark 2 que fabrica actualmente GIAT Industries, que tiene una cadencia tiro que llega a los 85 ó 90 disparos por minuto y un almacén de 114 disparos listos para el fuego, sin intervención humana, siendo su máximo alcance de 17.500 metros, contra blanco flotante, y el efectivo de 15.000 metros, con un alcance máximo eficaz contra blanco aéreo de 4.500 metros.

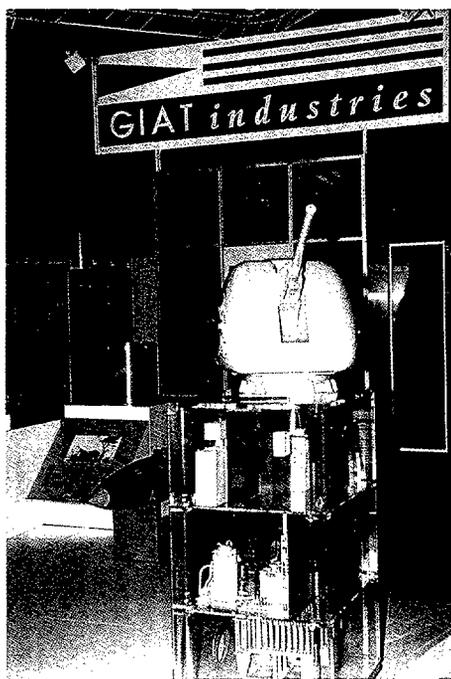
OTO Breda, de Italia, presentó el cañón Super Rápido de 76/62, así como una modificación o kit del Compacto, que es el que tenemos en España, diferenciándose uno de otro en un 30 por 100 de nuevos componentes, lográndose de esta forma alcanzar la cadencia elevada de 120 disparos por minuto, con un peso del conjunto de 7.500 kilos. La gran novedad de los italianos era el nuevo

76 milímetros AD (Above-Deck) sobre cubierta, un conjunto que sólo pesa 5.500 kilos (dos toneladas menos que el Super Rápido), de características furtivas, disponiendo de 50 municiones en el almacén, debajo de la pieza, sobre cubierta, que por su poco peso es ideal para buques de guerra pequeños. Entre las municiones especiales destacaríamos la nueva AMARTOF (Antimissile Ammunition Reduced Time of Flight), con una velocidad inicial de 1.100 metros por segundo, y otras muchas, como la Sapomer, que alcanza los 19 kilómetros, etcétera.

La última novedad de OTO Breda en el Salón Euronaval de París era el cañón ligero de 127/54, de 22 toneladas de peso (el compacto pesa 37,5 toneladas), para su instalación en los



Sistema SADRAL de seis misiles MISTRAL.



Montaje de 100 mm COMPACT Mk2.

buques grandes y medianos, hasta corbetas, con sus nuevas municiones; una de ellas con un alcance máximo de más de 30 kilómetros. Esta pieza tiene una cadencia de tiro de 40 disparos por minuto y puede disparar dos municiones que se colocan en los almacenes modulares, seleccionando la que interese en cada momento.

Los sistemas antimisil (CIWS) que se presentaban en el salón eran la última versión de nuestro Meroka Naval, de «Bazán»; el Seaguard, de Oerlikon Contraves, con sus cuatro tubos de 25 milímetros; el Myriad, de Breda/Contraves, con nada menos que dos conjuntos de siete tubos (Gatling) de 25 milímetros y, finalmente, el Goalkeeper, de Signaal, con siete tubos (Gatling) de 30 milímetros.

Sin lugar a dudas, el producto más interesante, dentro de la autodefensa de los buques, era el sistema SADRAL, sistema centralizado con seis misiles Mistral (3 + 3) con un automatismo sumamente avanzado. El misil utilizado por el bastidor estabilizado es el Mistral, adoptado recientemente por la Artillería y la Infantería de Marina españolas en su versión sencilla (Manpads), del que se fabrican ya en España bastantes de sus componentes bajo licencia de Matra Defense; una versión derivada del SADRAL la ha adoptado la Marina de Finlandia, y la misma versión, que está ya operativa en la Marina francesa, la han solicitado los Emiratos Árabes y Qatar. En estos momentos el sistema está ya instalado en los dos destructores (fragatas antiaéreas) *Cassard* y *Jean Bart*, a razón de dos sistemas por buque y de acuerdo con la operación 3A de mejora de la autodefensa antimisiles de los buques de la Marina francesa, será instalado aprovechando los períodos de IPER (Indisponibilidad Periódica para Entretenimiento y Reparación) de los buques, a razón de dos unidades en el viejo portaviones *Foch* y en cuatro de las fragatas antisubmarinas de la clase *Georges Leygues*.

El afuste estabilizado del SADRAL, que dispone de una cámara de televisión y una cámara térmica para el tiro nocturno, sólo pesa 1.080 kilos, a los que hay que sumar la unidad de servocontrol y la consola de mando que van en el interior del buque, lo que supone un peso total de nada más que 1.770 kilos. El SADRAL recibe la designación del blanco de un radar de vigilancia, de una unidad de designación de blancos óptica o bien de una dirección de tiro de artillería, y en este último caso su funcionamiento puede ser completamente automático. Dado su peso, el SADRAL sirve para completar los sistemas de defensa de los grandes buques o como sistema principal de defensa de los pequeños.

De acuerdo con la Operación 3A, la Armada francesa equipará con dos sistemas monotubo de 30 milímetros Breda a cuatro de sus fragatas antisubmarinas F-70 y en los transportes de barcazas de desembarco (tres unidades) sustituirán a los obsoletos cañones de 20 milímetros. En las armas combinadas, que no parecen ser aceptadas por la mayoría, SIGMA (Stabilised Integrated Gun Missile



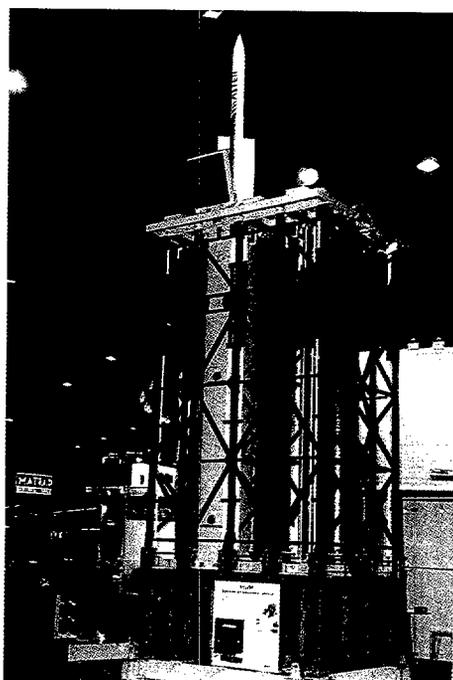
Sistema SIGMA (combinación de cañón de 30 mm con dos misiles MISTRAL).

Array), de Inglaterra, presentaba una combinación de un cañón de 30 milímetros, concretamente el magnífico Bushmaster II, de McDonnell Douglas, basado en el Chain Gun de 25 milímetros con 160 ó 270 disparos en combinación con dos misiles listos para el fuego MISTRAL de Matra, cuyo montaje sólo pesa 1.200 kilos, siendo ideal para embarcaciones medianas y pequeñas como defensa antimisil.

Terminamos la lucha antiaérea con el sistema SAMP Naval, de Thomson, asociado a los misiles Aster 15 o Aster 30 de Aerospatiale y Selenia, de Italia, que pueden ser lanzados verticalmente por los módulos Sylver desarrollados por la DCN. Cada módulo, que se instala bajo cubierta, asegurando así una gran protección a los misiles, es capaz de almacenar y tirar ocho misiles, pudiendo alternarse en los buques los misiles Aster 15 y Aster 30 y hasta los norteamericanos Sea Sparrow y Standard, siendo el peso total del lanzador de seis toneladas, sin misiles. El primer buque en el que será instalado el lanzador Sylver (un módulo de ocho misiles a estribor y otro igual a babor) es el portaaviones nuclear *Charles De Gaulle*, que será entregado en el año 1999 y después se instalará en las fragatas *Horizon* de Francia e Italia.



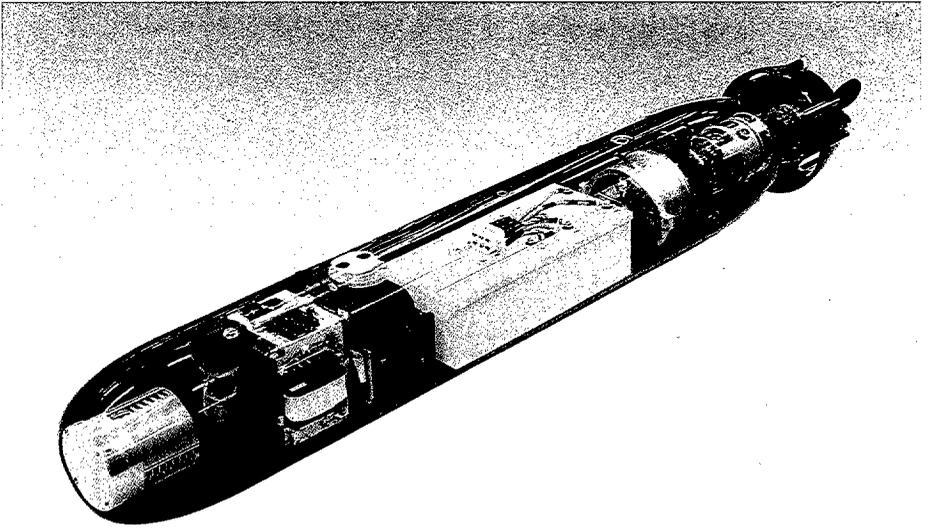
Misil ASTER.



Sistema SAMP Naval.

## Torpedos y vehículos submarinos

En nuestra visita a Euronaval 94 pudimos adquirir información, en lo que respecta a torpedos, de los últimos productos de franceses y suecos. Como el torpedo pesado 2.000 de Bofors Underwater Systems, un arma de doble propósito, con alcance superior a los 50 kilómetros y una velocidad superior a 50 nudos, con un sistema de control del motor que permite variar constantemente la velocidad durante la carrera. La cabeza buscadora, de nuevo diseño, es capaz de seguir el rastro de varios objetivos no sólo en aguas oceánicas, sino también en las poco profundas, pudiendo hundir cualquier submarino convencional o buque de superficie de hasta 10.000 toneladas. La DCN, de Francia, en lo que respecta a torpedos pesados guiados por cable, ofrece el F-17 modelo 2 con una carga de combate de 250 kilos de explosivo, equivalente a 450 kilos de TNT, el cual tiene un alcance de 20.000 metros a 40 nudos ó 29.000 metros (18.000



Torpedo ligero Bofors 43 x 2.

a 28 nudos y 11.000 a 40), siendo su inmersión máxima de más de 600 metros.

En torpedos ligeros, los suecos de Bofors han lanzado su última versión de exportación, que denominan Torpedo 43 x 2. El nuevo torpedo, que incorpora cable de guiado, al establecer una comunicación en los dos sentidos permite al torpedo ser redirigido durante su carrera; es crucial para las aguas poco profun-

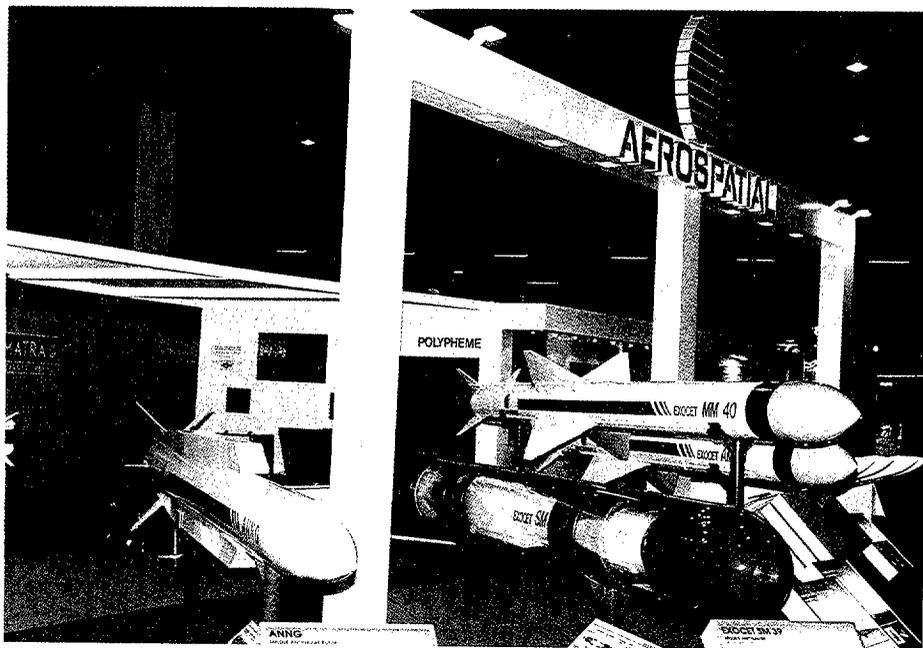
das y en las difíciles condiciones de salinidad del Báltico. Los franceses e italianos, por su parte, se han unido dentro del grupo EuroTorp para lanzar el MU 90, torpedo ligero que recoge las experiencias del Murene de Francia y del A.290 de Italia. El nuevo torpedo IMPACT pesa alrededor de 300 kilos y ataca a blancos en todas las profundidades desde la cota periscópica hasta más de 1.000 m; es principalmente antisubmarino, pero útil también contra buques de superficie de hasta medio tonelaje, variando su velocidad entre 29 y 50 nudos.



En el centro, el misil TESEO Mk-3 Otomat de OTO Breda; a la derecha, el MILAS de Matra.

Matra de Francia y OTO Melara de Italia, que han lanzado ya el OTOMAT Mk3, de 210 kilos de carga militar y 180 km de alcance, están trabajando en el nuevo misil portatorpedos MILAS, capaz de transportar a las proximidades del blanco los torpedos ligeros, pudiendo alcanzar entre 5 y 55 km, posibilidad de reajuste en vuelo y lanzamiento en todas las direcciones, cualquiera que sea el rumbo del buque que lo dispara.

Y ya que hemos hablado antes del misil antibuque OTOMAT, no podemos dejar en el olvido el ANF en el cual participa Aerospatiale de Francia y DASA de Alemania, que tendrá un alcance de 200 km, con guiado autónomo, vuelo rasante o trayectoria alta, velocidad supersónica (superior a Mach 2 en toda la trayectoria), gran potencia de destrucción y capacidad de penetración en las defensas enemigas.



A la izquierda, misil antibuque Aerospatiale-DASA. A la derecha, Exocet SM39 y MM40.

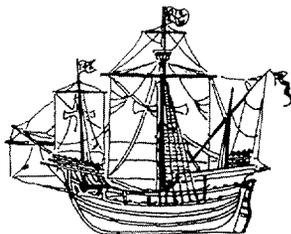


Al fondo, vehículo antiminas PAP Mk3 de Eca (Francia).

Terminamos nuestro rápido recorrido por el Euronaval 94 de París con los vehículos submarinos para la identificación y destrucción de minas, como es el Double Eagle de Sutec, una empresa de Bofors Underwater Systems de Suecia, el cual ya se ha vendido a las Marinas de Australia y Dinamarca, y el PAP Mark 5 de Eca, de Francia, que con respecto a las versiones anteriores puede llevar dos propulsores verticales, dos cámaras de televisión, un sonar de identificación cercana y otro de localización, brazo manipulador, nueva cizalla conectada con la carga explosiva o el transporte simultáneo de la carga explosiva y de dos cizallas, etcétera.

El sonar para cazaminas que pudimos ver en el pabellón de Thomson era el SQQ-32, codesarrollado con la compañía Raytheon de Estados Unidos, que equipará a los futuros cuatro cazaminas que la Empresa Nacional «Bazán» está construyendo en su factoría de Cartagena. En esta operación participan las empresas españolas ENOSA y SAES (S. A. de Electrónica Submarina).

Alfonso DE CARLOS PEÑA





## 100 AÑOS DEL REINA REGENTE



El domingo es un día más en la mar. Quizá se relaja algo la jornada, pero no la disciplina; los buques necesitan seguir navegando, y los buques en la mar son tan orgullosos como egoístas y reclaman en todo momento la atención de los hombres que los sirven. La máquina necesita constante cuidado; en el puente todos los ojos son pocos y el personal de cubierta ha de devolver constantemente a su sitio las cosas que la mar, caprichosamente, se empeña en

desmadejar.

Por eso, el domingo 10 de marzo de 1895 aparecía, en principio, como un día más. Ninguno de los miembros de la dotación del barco podía sospechar que iba a ser el último de su vida. O quizá sí. La tormenta, que con negra mano habría de arrastrar al flamante crucero al fondo de los océanos, se había desatado con tal virulencia que es probable que algunos de los hombres, que en las entrañas del barco soñaban con llegar al día siguiente a su destino y a sus hogares, recelara y tuviera miedo. Miedo de aquellas imponentes olas. Miedo de la fragilidad de la nave que los conducía. Miedo, en definitiva de que la tragedia se ensañara con aquel barco que ya había dejado constancia en varias ocasiones de que no había sido construido para desafiar las iras de Anfitrite.

En efecto, desgraciadamente la construcción de aquel buque, ambiciosa en su planeamiento, resultó, sin embargo, un cúmulo de desaciertos. El casco constituía toda una revolución para la época, acero dulce Martin repartido entre sus 79,3 metros de eslora y sus 15,43 de manga. Con un puntal de 8,92 y un calado de 5,95 metros, desplazaba para ese calado 4.664 toneladas. El arma-

mento, provisto de cuatro torres González-Hontoria de 20 cm, resultó lamentablemente sustituido por otras tantas torres de 24 cm, lo que le proporcionó un característico cabeceo que bien pudo contribuir a su horrendo final.

Sin embargo, los sucesivos comandantes informaron bien de él. Los tres primeros, capitanes de navío don Vicente Montojo, don Manuel Warleta y don José Pilón, incluso ponderaron sus condiciones marineras. El cuarto, y último en completar el mando del buque, sí se quejó. Se trataba del capitán de navío don José de Paredes, que con ocasión de la navegación que le llevó a Nueva York para celebrar el cuarto centenario del Descubrimiento, propuso el cambio de la artillería principal a la original de 20 cm. Según él, el excesivo peso, principalmente a proa, confería al barco un par de adrizamiento corto, por lo que con mal tiempo «embarcaba alguna agua y con la mar de través, aunque el buque tomaba bien la mar, respondía muy lentamente a ésta». No resulta difícil aventurarse a pensar que con estos argumentos pudiera ser que el barco no tuviera tiempo, por su lentitud, para recuperarse de golpes de mar extraordinariamente fuertes, lo que por otra parte es algo que aguarda antes o después a todos los buques que navegan los océanos. El capitán de navío Paredes concluía su informe resumiendo que el buque era bueno, siempre que se subsanasen los defectos que indicaba.

Pero no se subsanaron y, así, con la misma falta de estabilidad con que fue construido, le llegó al buque su hora más amarga. Era domingo, pero los domingos no existen en la mar.

El sábado ya había hecho malo, sin embargo no era cosa de desairar más aún a la embajada mora que procedente de Madrid había embarcado al objeto de ser transportada a Tánger. Entonces no existían las comunicaciones de hoy y los mejores buques de la Armada eran utilizados, además de en la defensa y como medio de asegurar el comercio marítimo y la expansión colonial, como arma de prestigio, función ésta tanto o más importante que el resto, máxime cuando en el caso que nos ocupa no venía mal enseñar los dientes al incómodo vecino del sur con el que por aquel entonces nos unían unas tirantes relaciones bien disfrazadas de cordiales.

Tiempo atrás, un destacamento español en Melilla, ocupado en obras de fortificación en el fuerte de Cabrerizas, sufrió el ataque de un contingente marroquí que, entre otros, dio muerte al general Margallo, jefe de la guarnición. Este incidente puso a los españoles al borde de la guerra con los moros, situación que se evitó gracias al talante negociador de nuestro general Martínez Campos que llegó a un acuerdo de satisfacción con el vecino sultán.

Con este motivo se destacó a nuestro país una comisión negociadora, al frente de la cual marchaba en calidad de embajador extraordinario un tal Sidi Brisha. Ocurrió que a la salida del hotel donde se hospedaba, este embajador fue agredido por un general que pretendió, de esta manera, vengar la muerte de su compañero Margallo, por lo que el gobierno, que acababa de firmar un ventajoso tratado, se vio obligado a hacer ciertas concesiones con respecto a las

indemnizaciones pactadas y naturalmente puso todo su empeño en que la embajada mora retornara cuanto antes a su país, evitando mayores contingencias. Por esta razón, no pareció, seguramente, buena excusa para dilatar la marcha de tan molesto invitado el fuerte viento que desde por la mañana había comenzado a soplar desde poniente, lo que, por otro lado, era cosa corriente en la zona.

Cualquiera que haya navegado a poniente del Estrecho con mal tiempo sabe de lo incómoda que resulta la navegación, tanto si el viento es de levante como de poniente. Esta situación de incomodidad puede llegar a hacerse grave y peligrosa si los vientos se reciben atemporalados del SW. Tenemos algunos datos meteorológicos de la tarde del 10 de marzo de hace cien años que se exponen en cuadro siguiente. De entre esos datos lo más reseñable sea, quizá, el fuerte descenso del barómetro en un cortísimo período de tiempo, es decir, la tormenta se presentó casi sin avisar. El barómetro acusó una bajada fortísima (hasta 978 mb a las 1800). El estado de la mar a la hora del naufragio debía de ser muy confusa debido a la combinación de distintos trenes de ola, consecuencia del rápido movimiento de la borrasca, unido a las caprichosas corrientes y fondos poco profundos de la zona. El resto lo hizo la desafortunada estructura del propio barco.

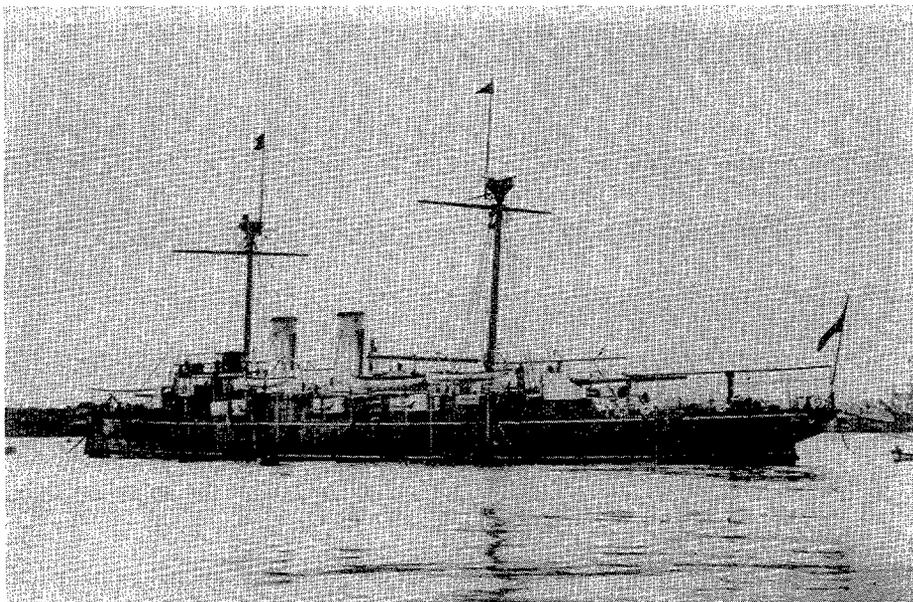
#### MOVIMIENTO DEL BARÓMETRO

H	DÍA 7	DÍA 8	DÍA 9	DÍA 10	DÍA 11
6,00	763,1	763,2	760,9	754,5	741,6
12,00	763,6	763,6	761,1	748,7	747,0
18,00	762,8	761,5	759,4	733,3	751,0
24,00	763,6	-	762,1	739,9	753,2

El caso es que el *Reina Regente*, al que los gaditanos preferían llamar simplemente la *Regente*, bien pertrechado, casco y máquinas en excelente estado, partió de Cádiz el día 9, poniendo enseguida proa a la vecina Tánger. Eran las once y media de la mañana. Esa misma tarde, al anochecer, recaló frente a la ciudad africana. La costa, muy tomada, desaconsejaba acercarse más a tierra, por lo que el comandante, capitán de navío Francisco Sanz de Andino, tomó la prudente decisión de dar el ancla en la rada y esperar.

En la mañana del día siguiente, el práctico se presentó a bordo con idea de enmendar el fondeadero, pero por lo penoso de la faena se desestimó finalmente la maniobra. La embajada mora desembarcó en un remolcador del puerto, corriendo grave peligro, pues para entonces el viento refrescaba ya del SW y la mar de poniente barría con fuerza las cubiertas del buque. Algún desem-

barco más, sin embargo, debió de ocurrir, pues no se entiende si no el hecho de que sólo dos marineros sobrevivieran a la tragedia y precisamente por haber perdido el barco en Tánger. Parece más lógico que debido al fuerte temporal no pudieran reembarcar después de haber bajado a tierra por alguna razón. El caso es que, efectivamente, estos dos marineros fueron los únicos miembros de la dotación que conservaron la vida. Ambos continuaron en servicio, uno como repostero de guardias marinas en el otro *Regente* y el segundo como panadero a bordo del *Alfonso XIII*.



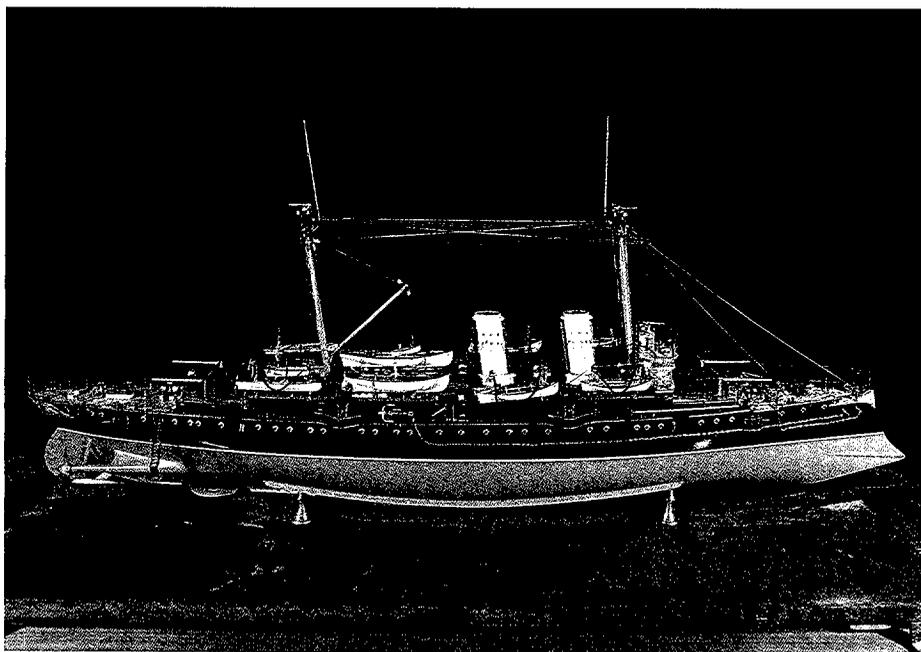
El *Reina Regente* en una fotografía de la época.

A las diez y media de la mañana, ya con el puerto cerrado al tráfico debido a las difíciles condiciones atmosféricas, el *Reina Regente* levó anclas y después de doblar el Muelle Viejo puso rumbo NW en dirección a Cádiz, donde tenía cierta prisa por llegar, ya que al día siguiente se había de llevar a cabo en los astilleros gaditanos de Vea Murguía la botadura del crucero *Carlos V*, orgullo de los astilleros andaluces y de la construcción española, pues se trataba del mayor buque de combate encargado a la industria nacional, y el comandante y oficiales no querían perderse la ocasión de estar presentes en tan importante acontecimiento.

Desde tierra despiden al barco nuestro embajador en Tánger y un tal monsieur Malpertuy, dragomán del consulado francés cuyo testimonio resultó muy valioso a la hora de recuperar aquellos trágicos momentos. De sus manifestaciones se desprende que después de dejar el fondeadero, y encontrándose

el barco como a unas tres millas de la costa se detuvo; la ayuda de unos gemelos les permitió distinguir a parte de la dotación dirigiéndose a popa y arriando algo por la aleta de babor que les pareció un buzo.

Media hora más tarde, el barco se puso de nuevo en movimiento, desapareciendo mas allá del horizonte al poco de la meridiana. Para entonces la mar era ya espantosa, el viento huracanado y el barómetro, en su descenso, estaba a punto de alcanzar los 730 mm. Probablemente los últimos ojos que vieron la blanca silueta del crucero fueron los de la dotación de los vapores ingleses *Mayfield* y *Matheus*, que en el puente de sus respectivos buques se aprestaban a embocar el estrecho de Gibraltar, esperando dejar por su popa tan tremendo temporal.



El *Reina Regente*. Modelo del Museo Naval de Madrid.

Diez días después de aquel trágico domingo, el capitán del *Mayfield* declaró en la Comandancia de Marina de Barcelona que el día 10, sobre el mediodía, y a unas nueve millas WNW de cabo Espartel, avistó a milla y media un buque de guerra de dos palos y dos chimeneas al que no pudo distinguir por no llevar bandera. Pudo asegurar que hacía un rumbo NW y que daba horribles bandazos por ser el viento muy duro. Declaró también que muy cerca pasó otro vapor inglés, el *R. F. Matheus* que se dirigía a Savona. A eso de las doce y media, arreció el temporal que se hizo imponente, perdiendo de vista al buque

de guerra. Agregó que en aquel momento el buque ya había perdido las dos vergas y los masteleros, negando que le hubiera ocurrido lo mismo con las chimeneas, rumor que había circulado con insistencia durante los angustiosos días que siguieron a la desaparición del buque.

Las doce y media de la mañana es la última hora que se tiene noticia de la posición y situación del buque. Más tarde... nada, sólo la angustia, la espera de noticias de tantas familias y amigos, la felicidad llegaba en forma de telegrama unos días después con la noticia del feliz arribo del barco a Canarias; la angustia se mantiene durante largas horas hasta que se sabe que el barco entrado en Canarias es el *Reina Mercedes*.

La noticia devuelve la desesperanza a los afligidos corazones de los que esperan; luego el dolor vuelve a abrirse paso de nuevo, cuando la mar, pocos días después, comienza a arrojar a la costa restos que son sin duda reconocidos como del *Reina Regente*.

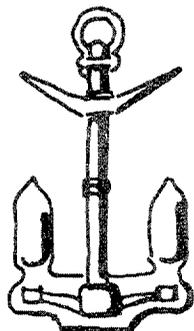
Metopas con la «R», banderas de mano, un atacador de 24 cm, una ampollita de corredera, incluso un bote apareció en las playas de Estepona y restos de otro en las de Ceuta; también apareció un gorro de mariner, si bien éste ofrecía dudas en cuanto a su procedencia. Pero la esperanza es, en efecto, lo último que se pierde, máxime cuando el propio ministro de Marina, Jose María de Beránger, conferenciaba en el Parlamento diciendo que precisamente debido al fortísimo temporal era lógico que aparecieran por las playas restos de pertrechos que ordinariamente se encuentran estibados en cubierta y que una mar enfurecida arrebata con facilidad, además no parecía muy clara la procedencia de algunos de los restos aparecidos y señalaba que habían sido muchos los botes, parejas y bergantines desaparecidos con el temporal y que, poco a poco, irían apareciendo.

Lo cierto es que nunca más se supo del barco ni de su gente. Hoy, cien años después, resulta evidente que el *Reina Regente* se hundió víctima de un fortísimo temporal y también de algunos defectos de construcción que le ayudaron a precipitarse en la oscuridad del océano. Un siglo después, sin embargo, se mantienen una serie de dudas centradas fundamentalmente en el misterio que supone la situación exacta donde el buque descansa, o por qué un buque que se sabía con defectos de construcción no se corrigió a pesar de que una real orden así lo ordenaba, o incluso la duda sobre qué fue lo que impulsó al comandante, conocedor de las carencias del buque, a hacerse a la mar en medio de condiciones tan adversas.

Dondequiera que esté, el *Regente* encierra en su misterio el último suspiro de los 412 hombres que aquel día componían su dotación, pues quiso la fatalidad que a los 372 que integraban su dotación regular se sumaran, con ocasión de aquel viaje, los aprendices de la Escuela de Artillería. A los dos únicos supervivientes que perdieron el barco en Tánger habría que sumar los tenientes de navío Posada y Navarro que, sin duda, debieron la vida al hecho de encontrarse de licencia durante la trágica singladura.

Sin embargo, y aunque no pudiera contarlos, sí existió un superviviente del naufragio. Se trataba de un perro, un magnífico terranova propiedad y orgullo del alférez de navío José María Enríquez, quien no tuvo la suerte del animal y desapareció con su barco. Ocurrió que, tras el naufragio, el animal, encaramado en uno de los enjaretados del crucero, fue recogido por un buque inglés de los muchos que se alistaron para buscar restos por la zona. El perro, adoptado ya por la dotación que lo había encontrado, continuó navegando bajo pabellón británico por espacio de algunos meses. Con ocasión de un viaje a Sevilla, el buque recaló a la espera de práctico y marea frente a la localidad gaditana de Sanlúcar, de donde precisamente era natural el alférez de navío propietario original del perro. Éste no tardó en reconocer la costa y, arrojándose al agua, la ganó a nado, dirigiéndose inmediatamente a casa de los padres del infortunado oficial, a los que causó una gran conmoción, además de impresionar vivamente a la ciudad, que al poco conoció la noticia.

Y ésta es la historia del final del *Reina Regente*. Hay que decir que a su desaparición dejó dos hermanos casi gemelos, el *Lepanto* y el *Alfonso XIII*, prototipos españoles de su antecesor que, a pesar de ser aliviados de los pesos que probablemente costaron la existencia al primero de la serie, acumularon tales defectos que eran sistemáticamente rechazados por los jefes de Escuadra, por lo que fueron apartados de un servicio que, en realidad, nunca llegaron a prestar.



RELACIÓN DE DESAPARECIDOS EN EL SINIESTRO DEL REINA  
REGENTE OCURRIDO EL DÍA 10 DE MARZO DE 1895

---

Capitán de navío Sr. D. Francisco Sanz de Andino y Martí.  
Capitán de fragata D. Francisco Pérez y Cuadrado.  
Teniente de Navío D. Ramón López de Roda y García.  
Teniente de Navío D. Rafael Mendicuti y Lunas.  
Teniente de Navío D. Ignacio Catoira y Abelenda.  
Teniente de Navío D. Francisco Canales y Yolif.  
Alférez de Navío D. Emilio Villavicencio y Llorente.  
Alférez de Navío D. José María Enríquez y Fernández.  
Alférez de Navío D. Alfonso Pita da Veiga y Morgado.  
Alférez de Navío D. Francisco Gaminde y Baleato.  
Teniente de Infantería de Marina D. José López de Castilla.  
Primer Médico D. José María Robles y Villar.  
Segundo Médico D. Tadeo Lapesa y Collado.  
Contador de Navío D. Manuel Bula y Cerero.  
Segundo Capellán D. Antonio Ramos y Sánchez.  
Maquinista Mayor de 1.ª D. Ramón Suave y Riu.  
Maquinista Mayor de 2.ª D. Joaquín Agustí y Ascuin.  
Guardia marina D. Domingo Margarit y Denis.  
Guardia marina D. Carlos Pujadas y Drauget.  
Guardia marina D. Luis Beota y Díez de Prado.  
Guardia marina D. Salvador Bruzón y Patudo de la Rosa.  
Guardia marina D. Justo Chavolo y Justo.  
Primer contraataca D. Pedro Clemente.  
Segundo contraataca D. Pascual Agustín Santory.  
Segundo contraataca D. Antonio Otero.  
Segundo contraataca D. Eugenio Real.  
Tercer contraataca D. Matías Lloret.

Tercer contraataca D. Juan Lozano.  
Tercer contraataca D. Manuel Vega.  
Primer condestable D. José Foncubierta.  
Segundo condestable D. Pedro Rodríguez.  
Segundo condestable D. Francisco Hernández.  
Segundo condestable D. Fernando Castillo.  
Segundo condestable D. Manuel Gómez.  
Segundo condestable D. Ulpiano Asenjo.  
Tercer condestable D. José Romero.  
Tercer condestable D. Miguel Aguilar.  
Primer maquinista D. Juan Espinosa.  
Primer maquinista D. Ángel Conesa.  
Primer maquinista D. José Saavedra.  
Segundo maquinista D. José García.  
Segundo maquinista D. Manuel Cherlo.  
Segundo maquinista D. Sebastián Sánchez.  
Segundo maquinista D. Eduardo Dalmáu.  
Segundo maquinista D. Juan Jesús Sánchez.  
Tercer maquinista D. Fulgencio Cabas.  
Tercer maquinista D. Manuel Barroso.  
Tercer maquinista D. Juan Portela.  
Tercer maquinista D. Eugenio Pantín.  
Tercer maquinista D. José Parada.  
Tercer maquinista D. Agustín del Valle.  
Tercer maquinista D. Joaquín Jiménez.  
Tercer maquinista D. Fernando Heredia.  
Aprendiz maquinista Alejandro Aznar.  
Aprendiz maquinista José Urubraga.  
Aprendiz maquinista Antonio Fernández.  
Aprendiz maquinista Jaime Agulló.  
Aprendiz maquinista Ramón Cerezeza.  
Aprendiz maquinista Antonio Setja.  
Aprendiz maquinista Antonio Monleón.  
Aprendiz maquinista Antonio Todor.  
Aprendiz maquinista Antonio Benito Fernández.  
Primer practicante D. Luis Serrano.  
Tercer practicante D. Eduardo Catalá.  
Primer escribiente D. Gustavo Buado.  
Segundo escribiente D. Francisco Linares.  
Obrero torpedista Manuel Puchol.  
Obrero torpedista Francisco Mariscal.  
Primer carpintero Rafael Segura.  
Carpintero calafate Andrés Cervantes.  
Herrero José Luel.  
Armero Luis Zarco.  
Buzo Eugenio Silvestre Molé.

ARTILLEROS DE PRIMERA

Antonio Fontela.  
 Antonio Maizoso.  
 Andrés Peón.  
 Dictinio Hernández.  
 Eusebio Soler.  
 Francisco Rey.  
 Jaime Forteza.  
 José Martínez.  
 José Ardá.  
 José Sejjido.  
 José Rodríguez.  
 Manuel Palacio.  
 Manuel López.  
 Nicolás Rey.  
 Nicolás Vila.  
 Patricio Cruz.  
 Ramón Ramírez.  
 Marcelino Santalla.

ARTILLEROS DE SEGUNDA

Arturo Ríos.  
 Francisco Galera.  
 Francisco Fernández.  
 José Jiménez.  
 José Bustelo.  
 Juan Echigoy.  
 José Revidiego.  
 Manuel Calés.  
 Valerio López.

CABOS DE MAR DE PRIMERA

Álvaro Dots.  
 Ángel Castro.  
 Esteban Rivas.  
 Francisco Vizoso.  
 José Fernández.  
 José Montero.  
 José Ramis.  
 Juan Allegue.  
 José Soto.  
 Manuel Gallego.  
 Vicente Otero.

CABOS DE MAR DE SEGUNDA

Andrés Rodríguez.  
 Agustín Iglesias.  
 Domingo Bosh.

Enrique Sánchez.  
 Juan Pérez.  
 Juan Rapela.  
 Jacobo Riveiro.  
 Lorenzo Segura.  
 Mariano Rodríguez.  
 Pedro Sueiro.  
 Ramón Pezado.  
 Ramón Fernández.  
 Pedro Sáez.

MARINEROS DE PRIMERA

Antonio Rodríguez.  
 Andrés Padilla.  
 Anastasio Felipe Taboada.  
 Diego Castillo.  
 Antonio Botello.  
 Ángel Roda.  
 Andrés Soler.  
 Francisco Brol.  
 Cayetano Faustino Lafuente.  
 Francisco García.  
 Francisco Navarro.  
 Felipe Villacañas.  
 Francisco Martín.  
 Francisco Murcia.  
 Francisco Ventura.  
 Luis Tolosa.  
 Lucas Dans.  
 Miguel Juan Marí.  
 Mariano Ferrer.  
 Manuel Sala.  
 Manuel Aldaguer.  
 Manuel Hombre.  
 Pedro Llandoro.  
 José Aguado.  
 José Filgueira.  
 José Isorch.  
 Jesús Otero.  
 José Suárez.  
 José Ramírez.  
 Juan Albarracín.  
 José Gil.  
 José Rivas.  
 Juan Tordo.  
 Juan Sosín.  
 Jacobo López.  
 Juan Franco.  
 José Piquenque.  
 José Millán.  
 José Franco.  
 Rosendo Lesquet.

## HISTORIAS DE LA MAR

Rosendo Vázquez.  
Rafael Pipian.  
Santiago Martín.  
Sebastián Lambarri.  
Santiago Martínez.  
Telesforo García.  
Vicente Montesino.  
José Salgueiro.  
Antonio Palenzuela.

### MARINEROS DE SEGUNDA

Andrés Jiménez.  
Antonio Navarro.  
Cristóbal García.  
Eduardo Rodríguez.  
Eduardo Agras.  
Esteban Montano.  
Francisco Moisés.  
Francisco Comi.  
Francisco Gualdo.  
Francisco Melei.  
Francisco Ayora.  
Francisco Ramos.  
Francisco Rodríguez.  
Gabriel Cano.  
Gregorio Expósito.  
Hermenegildo Paz.  
Isidro Laseube.  
Ignacio Llorea.  
José Nive.  
José Samudio.  
Juan Andreu.  
José Hernández.  
Javier Tapia.  
José Manzanares.  
José Domínguez.  
José González.  
Juan Vizcaíno.  
Juan Pral.  
Juan Sendón.  
Juan Vidal.  
Juan López.  
Juan Martín.  
José Romero.  
Joaquín Bustos.  
Juan José Gallardo.  
José María Escudero.  
Joaquín Caparrós.  
José Álvarez.  
José Montes.  
Joaquín Martín.

Luis Morato.  
Manuel Nomedio.  
Miguel Lluçh.  
Manuel Inglada.  
Mariano Expósito.  
Manuel López.  
Manuel Núñez.  
Mariano Fos.  
Mariano Senent.  
Manuel Casteleiro.  
Manuel Santullo.  
Mariano Guasch.  
Marcelino Montero.  
Manuel Mascareno.  
Miguel Pérez.  
Manuel Seren.  
Manuel Tizón.  
Manuel Díaz.  
Manuel Más.  
Manuel Saltos.  
Miguel López Cabezas.  
Miguel López Esteban.  
Manuel Zaragoza.  
Miguel López Fernández.  
Nicolás Rojas.  
Pedro Expósito.  
Pedro de Rosa.  
Pablo Pintas.  
Plácido Préscoli.  
Pedro Montero.  
Ruperto Lagores.  
Ramón García.  
Rafael Hoyos.  
Sebastián Portillo.  
Salvador Peñazo.  
Vicente Perelló.  
Antonio Martínez.  
Francisco Verdejo.  
Manuel Oms.  
Marinero carpintero José Piñeiro.  
Marinero carpintero José Calvo.  
Marinero despensero Manuel Ramos.  
Cocinero de equipaje Manuel Agrelo.  
Marinero corneta Modesto Armorín.  
Criado particular Francisco Rodríguez.  
Criado particular Manuel Sánchez.  
Criado particular Manuel Reyes.

### MARINEROS FOGONEROS DE 1.ª

Agustín Torrente.  
Alfonso Pérez.

Antonio Berenguer.  
 Adriano Pereira.  
 Alfonso González.  
 Andrés Edreira.  
 Asensio Miras.  
 Bartolomé Mora.  
 Celestino Fernández.  
 Domingo Castro.  
 Diego Jerez.  
 Francisco Faz.  
 Francisco Herrero.  
 Francisco Noguero.  
 Ginés Marín  
 Ginés Carvajal.  
 Juan Aznar.  
 José da Silva.  
 José Guirao.  
 Juan Albarracín.  
 Juan Soriano.  
 José Fernández.  
 José María Soler.  
 José Morales.  
 Juan Valero.  
 José Barranco.  
 José Iglesias.  
 Juan Rivada.  
 José Nieto.  
 Manuel Baralizna.  
 Manuel Iglesias.  
 Pedro Fernández.  
 Prudencio San Leandro.  
 Pedro Cortés.  
 Pedro Vidal.  
 Pedro Clemente Romero.  
 Agustín Calderón.  
 Sebastián Pallarés.  
 Salvador Navarro.  
 Vicente Sánchez.  
 Ramón Vázquez.

MARINEROS FOGONEROS DE 2.ª

Ildefonso Conesa.  
 Antonio Ros.  
 Cayetano Ros.  
 Emilio García.  
 Francisco Weriñán.  
 Joaquín Mendoza.  
 Juan Quevedo.  
 José San Martín.  
 Juan Gutiérrez.  
 José Fernández.

José García.  
 Juan Vázquez.  
 Julio Canosa.  
 José Bauti.  
 Rafael Osuna.  
 Miguel Rubio.  
 Zoilo Pérez.  
 Isidoro Ruiz.  
 Sargento segundo de Infantería de Marina  
 Andrés Vigo.  
 Sargento segundo de Infantería de Marina  
 Rafael López Serrano.  
 Cabo primero de Infantería de Marina José  
 Martínez.  
 Cabo primero de Infantería de Marina Luis  
 Caravaca.  
 Cabo primero de Infantería de Marina José  
 Joset.  
 Cabo primero de Infantería de Marina Pedro  
 Pérez.  
 Cabo segundo de Infantería de Marina  
 Andrés Berruezo.  
 Cabo segundo de Infantería de Marina Julio  
 Sanchez.  
 Cabo segundo de Infantería de Marina José  
 Zapata.  
 Corneta de Infantería de Marina José  
 Quiles.  
 Corneta de Infantería de Marina Manuel  
 Rodríguez.

SOLDADOS

Andrés Doménech.  
 Amadeo Birgili.  
 Andrés Walls.  
 Antonio Rodrigo.  
 Antonio Flores.  
 Bartolomé Alabant.  
 Domingo Ortiz.  
 Eduardo Ventosa.  
 Francisco Ros.  
 Francisco Pujol.  
 Francisco Márquez.  
 Lorenzo Pujalazo.  
 Juan Tena.  
 José Mestre.  
 Juan Cervera.  
 Juan Ferrando.  
 Juan Giberga.  
 Joaquín Rubio.  
 José García.

Miguel Frau.  
Matías Benadoy.  
Manuel Salvador.  
Pascual Huertas.  
Ramón Domingo.  
Ramón Doménech.  
Rafael Carmona.  
Isidro Cullet.  
Tomás Benítez.  
Vicente Domingo.  
Vicente Aragón.  
Ramón Borrás.  
Juan Ruiz.  
Silvestre Gómez.

ESCUELA DE ARTILLEROS DE MAR

APRENDICES

Emilio Hernández.  
José Fernández.  
Antonio Sánchez.  
Domingo Zaplana.  
Pedro Redondo.  
Juan Jiménez.  
Inocente Merinero.  
Luciano Arcas.  
Juan Olivares.  
Juan Jiménez.  
Antonio García.  
José Suc.  
Antonio Bañas.  
José Manuel de la Santísima Trinidad.  
Constantino Rodríguez.

Ángel Antonio Suárez.  
Juan Antonio Lois.  
Manuel Gutiérrez.  
Fernando García.  
José Vicente Freire.  
Cayetano Sueiro.  
Jesús Cándón.  
José Boo.  
José María Quiñones.  
Eubaldino Gutiérrez.  
Rafael Carrión.  
Eduardo García.  
Manuel Nieves.  
Manuel Hurtado  
Nicolás Sánchez.  
Calixto Maya.  
Alberto Nicolás Molés.  
Mauro Ventura Pérez.  
Ramón Cerdá.  
José Delgado.  
Antonio Muñoz.  
Miguel Mendoza.  
Tomás Muñoz.  
José Vázquez.  
Bernardo Ameneiro.  
José Veiga.  
José Rodríguez.  
Daniel Egea.  
Cristóbal Madera.  
José María Martínez.  
Enrique Loureiro.  
Juan Varo.  
Juan Aceas.  
Eduardo Plaza.

Luis MOLLÁ AYUSO





## M I S C E L Á N E A

“Curiosidades que dan las escrituras antiguas, quando hay paciencia leerlas, que es menester no poca”.

Ortiz de Zúñiga, *Anales de Sevilla*, lib. 2, pág. 90.

### 24.070.—Hace cien años

Comienza este cuaderno de marzo de 1895 con un artículo titulado *Asia*; se trata de una «Conferencia dada en el Centro del Ejército y Armada por el teniente de navío don José Gutiérrez Sobral», estudio geográfico e histórico de este continente. Sigue *Algunas enseñanzas deducidas del combate naval de Yalu*, por el teniente de navío don Juan de Carranza y Reguera; analiza documentadamente este combate que tuvo lugar el «17 de septiembre pasado». Se continúa con una *Memoria referente á la guerra chinojaponesa redactada por*

el teniente de navío de primera clase, Jefe de la Comisión de Marina en Hong-Kong, Don Francisco de A. Vázquez, que concluirá. *Socorros á los heridos y á los naufragos de las guerras marítimas* es continuación del cuaderno de enero, y sigue. *Palletes para tapar las vías de agua en los buques*, por don Julián Jaunes y Terrero, estudia las varias clases de éstos: oblongo y circular. *El transmisor automático del rumbo*, tomado del «Comptes rendus», por H. Bersier y traducido por don Nemesio Fernández Cuesta, segundo médico. Sigue *Botadura del acorazado «Carlos V»*, por don Nemesio Fernández Cuesta; aquí hace referencia a: «Su importancia.—Historia.—El Astillero.—Personal.—El barco.—Preparativos.—Invitaciones.—Fuera de programa.—Consultas.—La botadura.—Brindis.—Festejos.—Despedida». *Necrología*, la del vicealmirante Polo de Bernabé, por el capitán de fragata don Enrique de Ramos Azcárraga. *Crucero «Reina Regente»* da la desgraciada noticia del temor de que haya naufragado, como así sucedió, dicho crucero. *Vocabulario de las pólvoras y explosivos modernos*, continuación de anteriores cuadernos; aquí se refiere la «Silesita» hasta «Tubos detonantes»; continuará.

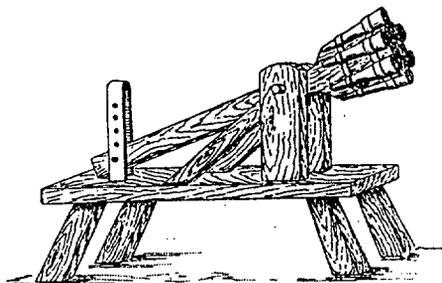
*Bibliografía*, con la reseña de varios libros y periódicos españoles y extranjeros. *Apéndice*, con disposiciones relativas a los distintos cuerpos de la Armada hasta el día 25 de febrero de 1895. Varias láminas acompañan al cuaderno.

J. F. G.

24.071.—Meroka medieval

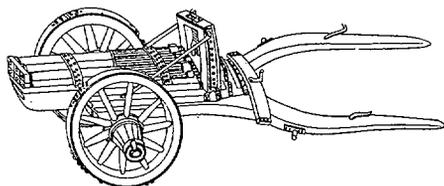


Las armas multitubo, genéricamente conocidas como órganos, son mucho más antiguas de lo que muchos podrían suponer y su uso se remonta en España a la Edad Media. En la biblioteca de El Escorial existe un códice anónimo, atribuido al



marqués de Villena, de principios del siglo xv, en el que se describen estas armas, una de las cuales, en afuste fijo, se muestra en la primera

de nuestras figuras. Consta que Pedro Navarro disponía de treinta de estos órganos en la batalla de Rávena (11 de abril de 1512), seguramente más parecidos al que representa la



segunda figura, cuyo aspecto, a primera vista, tanto se asemeja al del Meroka; su diseño procede de los apuntes realizados por Freinsleben, quien recorrió los castillos y ciudades de Alemania, por orden del emperador Maximiliano, para su libro «Zengbuch» y que se conservan en la Biblioteca Nacional de Munich (principios del siglo xvi).

De lo que no tenemos noticia es de su empleo a bordo, aunque no puede descartarse dada la importancia que tenía el volumen de fuego en el combate naval, sobre todo en la

primera andanada, que a menudo era decisiva. Tampoco era todavía, naturalmente, un arma antimisil.

G. Y.

#### 24.072.—Biografía breve



Es ésta la del contralmirante don Victoriano Sánchez Barcáiztegui, nacido en Ferrol el 26 de abril de 1826. A los trece años de edad ingresó en la Armada como guardia marina; concluidos sus estudios embarcó en la goleta *Minerva* ascendiendo a alférez de navío en enero de 1843 y a teniente de navío en 21 de enero de 1850, embarcando, sucesivamente, en los pailebotes *Cartagena* y *Terrible* y fragatas *Cortés* y *Mazarredo*; en 23 de marzo de 1859 ascendió a capitán de fragata. Mandó el vapor *Don Juan de Austria* y, después, la *Mazarredo*, navegando por el mar de las Antillas hasta el año 1864, en que regresó a la Península, siendo nombrado al siguiente año comandante de la Estación Naval de Río de la Plata. En 20 de junio de 1866 ascendió a capitán de navío.

Con motivo de la guerra del Pacífico se le dio el mando de la fragata *Almansa*, con la que se incorporó a la escuadra del mando de don Casto Méndez Núñez; con ella tomó parte en el combate de El Callao (2 de mayo de 1866); como resultado de esta acción, con una dotación bisoña, tuvo el barco graves averías, al recibir 160 proyectiles y un incendio en el antepañol de pólvora de proa, que le obligó a retirarse de la línea. El valor mostrado por Sánchez Barcáiztegui en esta ocasión se acreditó, al conseguir reparar estas averías y sofocar el incendio, volviendo de nuevo a su puesto de combate a la media hora y negándose por tres veces a inundar el pañol incendiado, con el inminente peligro de volar el barco, pronunciando la célebre frase: «Hoy no es día de mojar la pólvora». Unida la *Almansa* a la *Vencedora*, se les encomendó la misión de bombardear El Callao y atacar a los barcos peruanos, aproximándose tanto a tierra que estuvieron a punto de varar. En estas acciones tuvo varias bajas, entre ellas las del guardia marina de segunda don Ramón Rull. Por su «esforzado comportamiento en esta campaña»

fue ascendido a capitán de navío de primera clase (15-IX-1869).

De regreso a España, ya cuando la tercera guerra carlista (1872-1876), fue nombrado comandante general de las fuerzas navales del Cantábrico, hallándose en varias acciones, entre ellas el bombardeo de Guetaria, y terminado éste, el de Motrico, donde los carlistas tenían emplazados varios cañones que molestaban a los buques del bloqueo. Para observar más de cerca los emplazamientos enemigos, embarcó en el vapor *Colón*, saliendo sobre las diez y media de la mañana, llevando a bordo a todo su estado mayor y al práctico Andueza, patrón de la trincadura de Lequeitio, que gozaba de toda su confianza «por su probado valor y servicios»; al poco tiempo recibió el *Colón* el primer cañonazo, que pasó entre sus palos; de nuevo fue cañoneado desde Deva, sin sufrir ningún daño; continuó el barco navegando a cosa de una media milla de la costa y fue advertido por Andueza del grave riesgo que corrían, a lo que su comandante contestó: «calla, cobarde»; fue en este momento cuando un tercer disparo, efectuado desde las alturas de Motrico, le alcanzó, dándole en el pecho a don Victoriano, que murió dando la voz de «avante» sin que le diera tiempo a terminarla como voz de mando; de resultados de este cañonazo fue herido también el mayor de la escuadra, Alvargonzález, el secretario de aquél, el capellán y otros varios que se hallaban cercanos a él.

Enterrado en San Sebastián, el día 28, le fueron tributados los máximos honores por fuerzas de mar y tierra, en medio de una gran consternación y duelo. Días más tarde, el gobierno, por decreto de 2 de junio de 1875, ordenó el traslado de su cadáver al Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando, concediéndosele los honores póstumos de contralmirante con mando; transportó sus restos el *Colón*, donde había hallado gloriosa muerte, a La Carraca y, de aquí al citado Panteón (14 de junio). Al día siguiente se celebró un solemne funeral, costeando el Estado el mausoleo en el que reposan sus restos, en el que se colocó una lápida con sentida inscripción:

«Don Victoriano Sánchez Barcáiztegui, por su bravura, caballerosidad, conocimiento profesional y dulzura de carácter, que herma-

naba raramente con una gran energía, era querido por todos cuantos le trataban, y su memoria constituye una gloria de la Armada» (Panteón de Marinos Ilustres, J. Cervera).

J. F. G.

#### 24.073.—Corazonadas en la mar



En un artículo titulado «Un proyecto marítimo muy bueno o muy malo», publicado en esta RGM en enero de 1913, su autor, don José Ricart y Giral, director de la Escuela de Náutica de Barcelona, al tratar de la idoneidad que, a su juicio, deberían tener los oficiales de la Armada, dice, entre otras cosas, lo siguiente:

*El mar quiere juventud... Como regla general, ningún sujeto de edad tiene corazonadas, que en la mar muchas veces salvan la situación. Una Escuadra cuyo Estado Mayor se componga de viejos, entiendo que tiene muchas probabilidades de perder la partida. En la juventud hay energías que dan arrojo y prontitud de acción; a veces conviene mucho tener poco juicio. Bueno es reflexionar bien las cosas, pero conviene prontitud, porque cavilando mucho, el enemigo nos puede tomar el barlovento.*

Pensamos que este dilema *juventud-muchos años* constituye un buen tema de debate en las páginas de esta REVISTA.

J. L. T.

#### 24.704.—El cura Santa Cruz



En 1874, nuestra corbeta *Tornado* tenía su base en Cuba y estaba al mando del entonces capitán de fragata don Alejandro M.<sup>o</sup> de Ory y García.

Como un servicio más, el citado jefe recibió la orden de buscar y capturar al vapor pirata *Moctezuma*, y en el cumplimiento de aquella misión fondeó su barco en Kingston

(Jamaica), donde permaneció, adquiriendo noticias, entre el 17 y el 21 de diciembre.

A poco de fondear, se presentó a bordo para visitar la corbeta un sacerdote español, que estuvo hablando en vascuence con varios marineros y tal fue su satisfacción por hallarse entre compatriotas que solicitó y obtuvo del comandante autorización para hacer otras visitas, sin que en ninguna de ellas se trasluciera nada en contra de su personalidad.

Y entonces fue cuando, con ocasión de su tercera visita a la nave, Ory, queriendo tener una atención con él, como solía hacerse y se sigue haciendo en estos casos, lo invitó a su mesa.

La conversación durante la comida se refirió a España, desviándola el convidado a comentarios sobre la guerra carlista, llegando a preguntar al comandante su opinión sobre el célebre «Cura Santa Cruz». La respuesta fue la lógica, dada la sanguinaria conducta de aquel tristemente conocido guerrillero. Y la sorpresa e indignación del comandante fue enorme cuando el convidado le atajó diciendo: «Pues bien, el cura Santa Cruz soy yo».

Inmediatamente, puesto de pie y en severa actitud, el comandante le dijo: «Su cabeza está pregonada y es Vd. mi prisionero». Demudada la cara de Santa Cruz, ante la enérgica actitud del que le había ofrecido hospitalidad y del que sabía sus arraigadas creencias religiosas, el comandante le añadió: «Puede usted dar gracias a Dios de que está ante un caballero. ¡Salga inmediatamente de aquí!».

... Ni qué decir la rapidez con que Santa Cruz abandonó la cámara y el barco, corriendo hasta alcanzar el bote que le había llevado a bordo.

Digamos que el famoso cura Santa Cruz era un sacerdote español, nacido en Elduayen (Guipúzcoa), en 1842, que se destacó por su ferocidad (24 asesinatos comprobados) al frente de varias partidas de guerrilleros por él organizadas y mandadas. Llegó a ser condenado a muerte, aunque luego fue indultado.

Huido a Francia, regresó enfrentándose tanto a los carlistas como a los liberales, puesto que por ambos bandos había sido declarado fuera de la ley, escapando nuevamente al país vecino, desde donde pasó a Inglaterra y más tarde a América.

Allí, tras una rigurosa penitencia y después de haber sido absuelto por el Papa, ingresó en la Compañía de Jesús, donde realizó una labor ejemplar, hasta su muerte, que le llegó viviendo en Colombia en 1926.

E. de O. L.

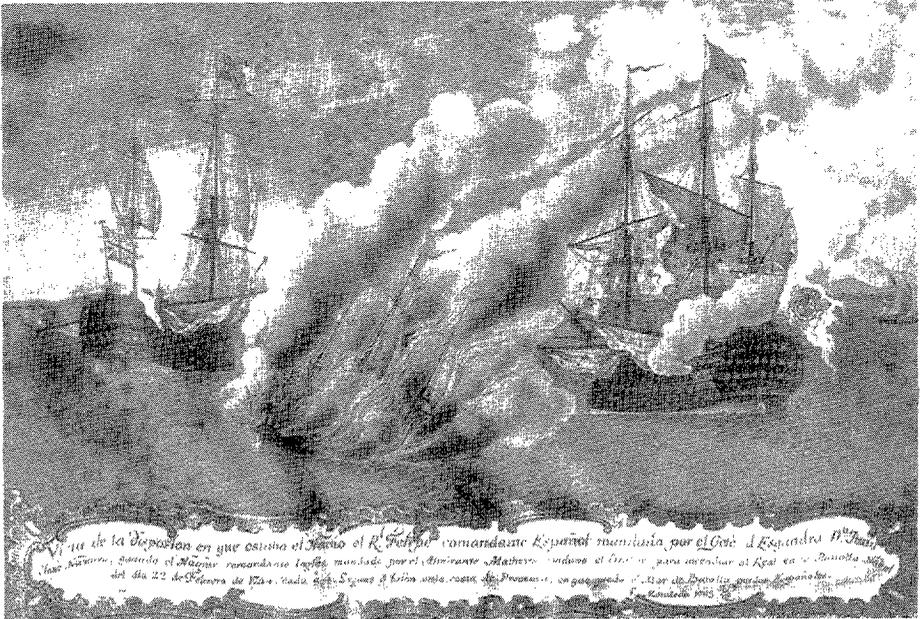
#### 24.075.—Brulote



El brulote es, en cierto modo, un antecedente del torpedo. Sabido es lo peligroso que fueron para los navíos los brulotes en muchos casos de la historia naval. El momento álgido del combate de Tolón, o de cabo Sicié, fue cuando el almirante Mathews, con su buque insignia el *Namur*, acercó a

Con gran heroísmo, varios oficiales españoles habían abordado al brulote para desviarlo de su trayecto, atravesándole. Entonces se produjo el llamado «disparo del Intendente», y es que don Carlos de Retamosa, ministro de la escuadra, efectuó uno muy eficaz y definitivo sobre el tal brulote, con el único cañón que permanecía cargado. Apuntó y disparó por su mano; ya se había distinguido el ministro en anteriores fases del combate.

La ilustración recoge el momento del hundimiento del buque de fuego: es de un dibujo de C. Moraleda, hecho en 1783. En el Cuartel de Instrucción de Marinería de San Fernando existe una pequeña antigua acuarela, en el despacho del comandante jefe. ¿Pudiera ser la pintura original? Si no lo es, al menos parece contemporánea.



medio tiro de pistola al *Real Felipe*, insignia de don Juan José Navarro, un brulote que llegó a lanzar dentro del *Real* artificios incendiarios que provocaron algunos fuegos que, por fortuna, pudieron ser apagados. El *Real Felipe*, además, estaba acosado por el ataque de cinco navíos adversarios. El momento era crítico pero en él se decidió la victoria de los españoles (1744).

La victoria de Tolón fue rotunda: el buque insignia inglés quedó tan maltrecho que el almirante hubo de transbordar. Lo mismo otros buques británicos, cuyos comandantes fueron juzgados en consejo de guerra. Don Juan José Navarro fue agraciado por el rey con el título de marqués de la Victoria.

C. M.-V.

24.076.—Miseria



Con fecha de 9 de octubre de 1816, daba parte el capitán general del

Departamento Marítimo de Cádiz, don Baltasar Hidalgo de Cisneros, al ministro de Marina, a la sazón don José Vázquez Figueroa:

«Excmo. Sr.

En el día de hayer me dá parte el Comandante militar de Marina de Cádiz de haver fallecido en aquella noche repentinamente el C. de Navío D. Benito Basabe, sin haberle encontrado en su persona y casa un medio real con que poder dar sepultura á su cadaver pudiéndose atribuir su muerte á la miseria en que vivía.

De esta suerte viven, fenecen y terminan sus tristes días, por una serie de desgracias los beneméritos é incomparables oficiales de Marina, y en este espejo miran su lastimosa suerte los que por una providencia sigular sobreviven».

Son, con ésta, varias las «Misceláneas» que sobre este desgraciado asunto se han publicado; la lista es interminable, ya que lo de Marina poca y mal pagada, frase atribuida al «Deseado», se fue cumpliendo desde muchos años antes y muchos después, ya bien entrado el siglo XIX, a rajatabla, y, casualmente fue la Marina, en su personal, barcos y establecimientos, la que principalmente lo padeció, pero: «Por cuanto presencio podré repetir á S. M. que no tiene individuos y oficiales más leales; primero perecerán todos y yo, que dejar de llenar nuestro deber y, aun expirando, bendeciremos al Rey N. S.»; así se expresaba el capitán general del dicho Departamento, en otra triste ocasión.

L. F. F.

24.077.—Caballero



El calificativo «entretenido» se aplicaba antiguamente—aunque te-

tenía otras acepciones— al aspirante a un empleo. «Caballero entretenido» era el hidal-

go que embarcaba en los galeones para hacer méritos y para, tras adquirir cierta experiencia militar y marinera, ser promovido a oficial.

Posiblemente el término serviría de antecedente para que en el siglo XVIII se aplicase el tratamiento de caballero a los guardias marinas y alumnos de otros cuerpos de la Armada.

J. M. B.

24.078.—Dique



En el de la Campana, del arsenal de Ferrol, en 7 de junio de 1859, comenzaron las obras de

agregar al arsenal parte de la antigua alameda para la construcción de los diques proyectados, con arreglo a la Real Orden de 16 de abril del referido año. En 6 de junio de 1862 se dio la orden para la construcción de un gran dique de carenar en las proximidades de la machina. En 10 de abril de 1869, presentó el ingeniero naval don Andrés Avelino Comerma un proyecto de transformación del dique de mareas en dique de carenas, dándose, en 15 de marzo de 1873, la orden de proceder a los trabajos de su construcción, bajo la dirección del citado Comerma.

En 4 de julio de 1879 se realizó el lanzamiento del barco-puerta del dique, primero que se construyó de hierro en el arsenal de Ferrol.

J. F. G.

24.079.—Tripulación, guarnición y dotación



Se denominaba *tripulación* o *equipaje* a la gente de mar o embarcada

como tal para las faenas marineras; *guarnición* a la tropa de a bordo, ya perteneciera a las fuerzas de Infantería de Marina o brigadas de Artillería de la Armada, o procediera de los cuerpos análogos del Ejército de Tierra, y el conjunto del *equipaje* y de la *guarnición*, o sea, el total de individuos del buque constituía su dotación.

J. L. T.

[Marzo

## 24.080.—Definición



El doctor don Diego García de Palacio, en su «Instrucción náutica para el buen uso y regimiento de las Naos, su traza y gobierno conforme á la altura de México» (México, 1587), incluye un «diálogo entre un montañés y un vizcaíno»; en él, entre otras cosas, da algunas definiciones de lo que son los varios componentes de la tripulación de un barco. Aquí se trata de saber quiénes, cualidades y obligaciones del cirujano.

«El cirujano es muy necesario en navíos de armada, por las ocasiones que hay de enfermedades y pelea: ha de ser examinado y que sea latino, porque ha de servir de médico y cirujano; buen cristiano, caritativo, diligente, y no perezoso para acudir con puntualidad á las necesidades de sus compañeros. Terná toda la herramienta necesaria para curar de cirugía, aserrar, y cortar brazos y piernas, muy limpia, acicalada. En tierra acudirá al protomédico y administrador del hospital, para que en la arca de las medicinas metan todas las necesarias, buenas y frescas, visitándolas él para que vayan á su satisfaccion. Que metan jeringas, ventosas, cazos para cocer y calentar las medicinas, y ollas para guisar á los enfermos su comida, y almendradas ó urdiates, y almidones para su salud, y advertir al capellan lo que han de comer los enfermos para que lo mande adrezar. Hase de hallar en las ocasiones de pelea á boca de escotilla con el capellan y otros ayudantes, donde se le traerán los heridos para que los cure. En las enfermedades ordinarias visitará dos veces los enfermos y aplicará las medicinas ordinarias conforme su enfermedad. Si no llevare barbero que le ayude, hará coger las ayudas y las dará, y todas las sangrías necesarias. Afeitará, así á la gente de mar como de guerra, los cuales, cuando les paguen, dan al barbero dos reales cada uno, para ayuda de comprar y aderezar su herramienta. Su alojamiento es cerca de las cajas de las medicinas, que de ordinario van á boca de escotilla, entre la infantería.»

J. F. G.

## 24.081.—De «El Magallanes»



Sábase que hubo un tiempo en que se hacía difícil encontrar la entrada a tal estrecho viniendo del Pacífico. A Sarmiento de Gamboa le cupo la gloria de hacerlo después de incontables trabajos y tanteos.

Alonso de Ercilla, buen poeta y buen soldado, un capitán de aquellos..., en lo que pudiéramos llamar «ribetes náuticos» de su poema «La Araucana», recoge:

«Por falta de piloto, o encubierta causa, quizá importante y no sabida esta secreta senda (el Estrecho) descubierta quedó para nosotros escondida; ora sea yerro de altura cierta, ora que alguna isleta removida del tempestuoso mar y viento airado encallando en la boca la ha cerrado.»

La vuelta doblando Hornos es la que privaba. Tempestuosa vía, sin duda, pero clara y con los generales del oeste empujando hacia el Atlántico.

C. M. -V.

## 24.082.—Las levas



Según nos refiere Javier de Salas en su obra «Marina Española», en su edición de 1865, se ha creído generalmente que, por absoluta escasez de matriculados, se barrián de los muelles a los vagabundos para tripular los buques, pero esta creencia es un grave error. La precipitación de los armamentos, de los cuales fueron algunos mandados con un mes de antelación, dio principalmente pábulo al dicho de que se *vacían los presidios por las escotillas de los navíos*.

J. L. T.

## 24.083.—Espíritu de servicio



Lo manifestó aquel marinerero, de cuyo nombre siento no acordarme,



que estuvo destinado en nuestro Panteón de Marinos Ilustres —héroes y sabios— «Habentur in laudibus», como remata la leyenda latina que campea en la fachada norte, que es la principal del edificio.

Aquel marinero era un excelente tallista y quiso dejar allí, como homenaje, muestra de su arte: como la cúpula, en su interior, está decorada por pinturas al fresco, que recuerdan a los combates de la batalla de Tolón (1744), ideó tallar en madera una de las fases de tan victoriosa acción. Lo hizo magistralmente. Hoy admiran ese bajo relieve los visitantes cuando cruzan el pórtico interior, de la entrada sur, que da acceso al estanque circular que simboliza las aguas de los mares y océanos en que quedaron los cuerpos de muchos héroes que en el panteón se recuerdan.

Y es momento de considerar que los hombres que acuden al servicio de su Patria, también «los de cupo» aportan sus conocimientos antes adquiridos, a veces muy valiosos, en los diferentes órdenes de cosas... Traen mucho, y también se llevan mucho y bueno de su Servicio Militar. ¡Ventajas de ese intercambio entre lo civil y lo militar que aquél supone!

El folleto que adquieren los visitantes, emocionados por lo que han visto y recordado,

lleva como cubierta esa escena del combate que nuestro marinero allí dejó plasmada. Ella forma la ilustración de esta breve miscelánea, que tanto quiere decir, ensalzándole.

C. M.-V.

24.084.—La historia se repite



En la segunda intentona francesa, la del duque de Angulema, enviado por la Santa Alianza a España con los Cien Mil Hijos de San Luis, para restablecer a Fernando VII, se produjeron también combates en los alrededores del fuerte del Trocadero y batería de Puntales.

El 15 de septiembre de 1823, los franceses dispararon ciento catorce cohetes incendiarios contra el arsenal de La Carraca, penetrando cincuenta y seis. Uno de ellos fue a caer en el dique que ocupaba el navío *Guerrero* y el capitán de fragata ingeniero don Joaquín María Pery apagó el incendio iniciado con grave riesgo de su vida.

Ciento veinticuatro años más tarde, el 18 de agosto de 1947, un descendiente directo de don Joaquín, el entonces capitán de corbeta y más tarde almirante, don Pascual Pery Junquera, arriesgaba su vida en unión de un grupo de heroicos marineros, al desactivar los explosivos almacenados en la base de Puntales, que de haber hecho explosión hubiesen destruido irremediablemente la ciudad de Cádiz.

J. C. P.

24.085.—Abogados non gratos



Por real cédula del rey Felipe II expedida en 1595, se prohibía que entrase o saliese nada ni nadie por el Río de la Plata. Con el paso de los años, esta prohibición se fue suavizando, y salvo casos concretos y muy aislados estaba prácticamente en desuso.

Sin embargo, en 1613 se tuvo noticia en la capital bonaerense de la próxima llegada de tres abogados procedentes de la metrópoli para intervenir en un pleito en el que, entre otros, estaba personado el Cabildo, y conocedor de

esta inminente llegada, este Real Cabildo de Buenos Aires, haciendo referencia a la cédula antes mencionada, decretó la prohibición del desembarco de los tres letrados, en atención, dice el decreto, a los grandes enredos que estas gentes arman en los pueblos.

J. L. T.

**24.086.—Salineros contra franceses**



Durante el asedio a la Isla de León por los franceses en 1811, San

Fernando tenía una gran producción salinera concentrada en veintidós salinas en actividad, y cuyo propietario principal era el isleño don Cristóbal Sánchez de la Campa, que investido de gran fervor patriótico armó a sus expensas con simples escopetas a un buen número de salineros, que desplegados estratégicamente por los caños lindantes actuaron como excelentes medios de información para las tropas del duque de Alburquerque.

Las proezas de estos escopeteros-salineros, sobre un terreno que tan bien conocían no fueron escasas. entre sus muchos internamientos por los intrincados caños, destacó el efectuado por el joven Rafael Medina del barrio de las Callejuelas—que advertido de los pillajes nocturnos de los franceses en un molino harinero, consiguió atrapar algunos utilizando sus uniformes como cebo para lograr que se acercaran confiadamente.

Los escopeteros-salineros también prestaron importantes servicios a las fuerzas sutiles de la Marina en su pericia en el manejo de los candrays con los que recorrían en permanente vigilancia los caños, desde La Carraca a Gallineras.

J. C. P.

**24.087.—El héroe de Punta Cantera**



En una de las escaramuzas entre baterías francesas instaladas en las proximidades del Trocadero (Puerto Real) y las fuerzas cañoneras españolas del apostadero

de Punta Cantera, el intercambio de fuegos alcanzó tal proporción que produjo un elevado número de víctimas atendidas en el Hospital de San Carlos, inaugurado en 1809.

Como resultas del combate moría, el 2 de junio de 1811, en el pequeño muelle del apostadero, el joven teniente de fragata don José Álvarez de Sotomayor, que a consecuencia de su heroico comportamiento fue conocido popularmente como el héroe de Punta Cantera.

J. C. P.

**24.088.—Buques de 101 cañones**

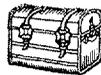


Tomada del «United Service Gazette», nuestra REVISTA, en su sección de *Noticias Varias*, en su cuaderno de febrero de 1895, daba la que lleva este título:

«Causaría sorpresa, á la verdad, que un buque de 101 cañones volviera á formar parte de la Armada británica, y sin embargo, no debe pasar desapercibida la opinión de Mr. Laird Cowes respecto á la posibilidad de construir un buque de dicho número de cañones, al cual ninguno de guerra, en la actualidad, podría hacer cara, ni embarcación alguna huir del expresado. El buque propuesto por Mr. Laird tendría unas 12.000 t. de desplazamiento, estaría completamente blindado con planchaje de acero de á 6''; andaría unas 23 millas y llevaría 16 cañones de á 6'', 20 de á 4,7'', 20 de á 3'' y 12 libras, 20 de á 6'' libras, todos de tiro rápido, y 25 Máximus de mayor calibre que el actual reglamentario. Un buque análogo podría ser de gran poder, aunque diferiría notablemente del antiguo navío de línea.»

J. G. G.

**24.089.—Los viejos verdes**



Se conocían con tal nombre a una tropa muy querida en la Isla de San Fernando durante la guerra de la Independencia por su procedencia esencialmente marinera. Estaban integradas en un regimiento titulado *España el mártir* y tenían

un historial de gran abolengo naval, pues los tres batallones del regimiento —unos cuatrocientos hombres— estuvieron embarcados en la Escuadra de Mazarredo, compuesta de los navíos *San Francisco*, *San Juan*, *Neptuno*, *San Francisco de Asís* y *Soberano*. Navegaron por aguas de América desde el fin del siglo XVIII se vincularon a la prestación de servicios por las cercanías de la Isla de León y, durante el asedio francés a la misma, custodiaron las entradas del puente Zuazo. Por eso eran tan conocidos los uniformes de paño verde que vestían, lo que, unido a su antigüedad militar, justificaba el mote con que cariñosamente se les conocía.

Sus meritorias actuaciones en derredor del histórico puente, y, sobre todo, su brillante papel en la encarnizada acción del 26 de julio de 1811, les dotó de gran popularidad por parte de la población civil, obteniendo también el reconocimiento de las autoridades departamentales de la Marina.

J. C. P.

#### 24.090.—El violín submarino



A finales de 1910, un ingeniero austriaco, Christian Berger, inventó un dispositivo denominado «Violín Submarino» para las comunicaciones desde un submarino en inmersión a otros en las mismas condiciones, o buques de superficie o estaciones de tierra. Este ingeniero ofreció su invento a las autoridades del imperio austro-húngaro, pero fue rechazado. Sin desanimarse por ello, hizo lo propio al gobierno norteamericano, quien ordenó hacer pruebas con este aparato y, comprobada su utilidad, fue adoptado a título experimental, instalándolo en el submarino *Cosmos*, según se refiere en un ejemplar de la publicación del «Scientific American» de aquella época. Hemos tratado de seguir el rastro a las posteriores vicisitudes de este sistema transmisor, pero sin resultado.

El dispositivo era el siguiente: en el casco del submarino se fijaban dos varillas de acero, unidas por un alambre especial vibrante y fuertemente tendido. Este alambre, a modo de la cuerda de un violín normal, se encuentra en

contacto con el borde exterior, de una rueda que al girar roza a dicha cuerda y la hace producir vibraciones. La rueda gira por medio de un motor cuyos movimientos están regulados por un interruptor Morse. Al entrar en función dicho motor, la rueda roza la cuerda, como si fuese el arco del violín. El casco metálico y hueco del submarino hace las veces de una enorme caja de resonancia. Con este sistema se podían transmitir ocho palabras por minuto, que eran recogidas por un receptor sumergido en el agua y unido por un hilo conductor a un teléfono instalado en un buque o en una estación de tierra. El alcance obtenido fue de cuatro millas.

J. L. T.

#### 24.091.—Purificaciones



Sabido es el poco amor que Fernando VII tuvo a su Marina (poca y mal pagada), por lo que todavía tendría menos por los posibles marinos afrancesados (olvidando que el primer afrancesado era él, dada su vergonzosa conducta de adulación a Napoleón durante su destierro). De aquí que vuelto a España comenzara con una feroz política de persecuciones, tanto a liberales como a quienes (muchos de ellos en evitación de mayores males) habían servido en las filas del rey intruso.

Para depurar la conducta de aforados a quienes se acusara de delitos de infidelidad, se estableció en San Fernando un Consejo de Guerra de generales permanente, que fue constituido en la forma que expresa el acta de la primera sesión, que dice así:

«En el día veintiséis de mil ochocientos catorce en la ciudad de San Fernando como capital del Departamento de Marina de Cádiz, se reunió en la casa morada del Excmo. Sr. Capitán General el Consejo de Guerra de Generales establecido por R. O. de 24 de julio último para juzgar los oficiales que han residido en países ocupados por los enemigos; del que es Presidente el Xefe de Escuadra D. Marcelo de Spínola y Vocales los Brigadieres de la Real Armada, D. Ignacio de Olaeta,

D. José Jordán, D. Fernando Bustillo, D. Josef Rodríguez de Arias y D. Josef Mariano Ortega, y los capitanes de navío D. Cosme Carranza, D. Luis de Landa y D. Francisco Eliza; y Secretario el de Fragata D. Juan de Dios Izquierdo. Fiscales los tenientes de Fragata D. Diego Venegas y D. Eusebio Vizcayno con sus respectivos secretarios, asistiendo igualmente como asesor de este Tribunal el Auditor del Departamento D. Juan Ortiz del Barco. Seguidamente se leyeron por el Secretario del Consejo las Reales Ordenes e instrucciones para su formación y determinación de las causas, acordando que desde el miércoles veintisiete del corriente empiecen las sesiones dando principio por aquellas causas que teniendo mayor antigüedad de formadas hayan padecido mayores perjuicios los comprendidos en ellas; y en su consecuencia quedó acordado se leyera la del Capitán de navío D. Mariano Melgarejo, Comandante Militar de la provincia de Sanlúcar de Barrameda, por el Fiscal D. Eugenio Vizcayno: lo que certifico para que en todo tiempo conste. Juan de Dios Izquierdo.»

Fueron purificados cincuenta jefes y oficiales, siendo el último de ellos el capitán de navío don Juan Pedro Coronado, cuya vista comenzó el 29 de octubre de 1818, dictándose el fallo —que fue absolutorio— el 14 de noviembre siguiente.

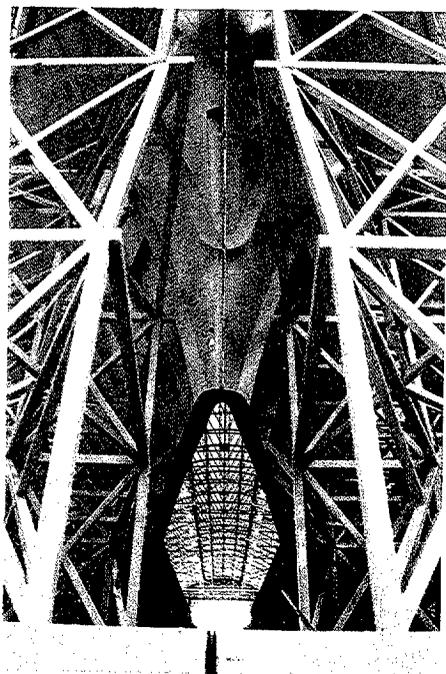
J. C. P.

#### 24.092.—Fotografía inteligente



Proponemos a nuestros inteligentes lectores la interpretación de la foto que presentamos. ¿Procede de una exposición de arte vanguardista?, ¿es un nuevo tipo de estación espacial? Nada de eso. De las soluciones recibidas antes del 1 de junio, será premiada con una lámina sobre el tema del Descubrimiento, en gran formato, debida a un prestigioso pintor naval, la que explique con mayor acierto y detalle su significado.

G. Y.



#### 24.093.—Vieja foto



En la antigua Escuela Naval de San Fernando, en el año 1926. Es domingo por la mañana, y estamos todos con nuestros sables, pues con ellos íbamos al Santo Sacrificio de la Misa, que se oía en formación y entonces se decía no en el capilla del Panteón, sino en el llamado «Skatting», que era el gimnasio de la escuela, donde dábamos también las clases de esgrima con don Ernesto Bonaplata, uno de los pocos profesores civiles de aquella época. Aunque la clase era para todos, había un grupo que éramos especialmente aficionados.

El grupo fotografiado está a la entrada del jardín, no lejos de la estación de Cristóbal Colón que allí había; lo forman cinco aspirantes de segundo y uno de primero. Los de segundo curso son:

1. Ricardo Noval Fernández.
2. Antonio Ortiz-Repiso y Eulate.

3. José M.ª Saavedra Patiño.
4. José Beltrán de Lis y Alzugaray.
5. Amaro Gómez-Pablos y Duarte.

Y el de primero:

6. Carlos Martínez-Valverde Martínez.



Los de primero dábamos la guardia de altar, con nuestros sables desenvainados, un zaganete mandado por un caballero guardia marina. Entonces, los de primero salíamos de paseo con nuestros sables, para bien acostum-

brarnos a llevarlo. Y era «viruta» («meter viruta» era expresión usada en el argot de la escuela para manifestar exigencia de disciplina, de arriba para abajo) acostumbrada el que todos los guardias marinas, no solamente los brigadieres y subbrigadieres, hacer que los aspirantes de primero marchásemos por la calle marcialmente, con nuestros sables bien paralelos al suelo, llevando la empuñadura al frente... El sable era muy tenido entonces como símbolo del caballero oficial.

C. M.-V.

MARINOGRAMA NÚMERO 313

Por DOBLAN

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

# MARINOGRAMA NÚMERO 314

Por DOBLAN

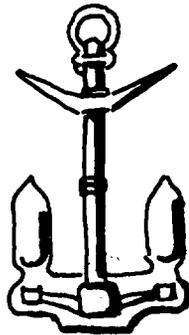
1	C		2	I	3	P		4	E	5	N		6	K	7	A	8	N	9	I		10	J			
11	B	12	C	13	F	14	M		15	D	16	E	17	N		18	L	19	C	20	K	21	I			
22	C	23	H	24	G	25	O	26	D	27	N		28	K	29	N		30	G	31	E	32	M	33	L	
34	H		35	B	36	L	37	N	38	N	39	F		40	L	41	M	42	O	43	I	44	D	45	A	
		46	F	47	N	48	B	49	E		50	D	51	J		52	L	53	G	54	N	55	N			
56	K	57	P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

## DEFINICIONES

## Palabras

A.—Salmonete .....	92 7 76 45 99
B.—Medir el contorno de una isla, cabo o porción de la costa .....	35 11 95 60 48
C.—Caja cubierta con encerados, dentro de la cual se acomodan los coyes de la embarcación .....	12 105 22 93 1 65 19 67
D.—Duración larga de un mismo viento .....	62 72 50 15 69 26 44
E.—Tablita lastrada que se ata al cordel de la corredera y se echa al agua .....	59 49 64 81 96 85 4 31 16
F.—Cara superior de la curvatura de cualquier pieza empleada en la construcción naval .....	88 46 13 100 39
G.—Pesca (Plural): Especie de palangre con los ramales más cortos y el cordel más grueso .....	102 58 30 53 87 83 91 24 68
H.—Mastelero .....	79 34 71 98 23 70
I.—Relieves situados en los fondos oceánicos medios de 2.000 a 6.000 m que separan diferentes cuencas en el seno de los océanos .....	43 80 61 2 9 66 89 21
J.—Almirante austro-húngaro (1815-1917). Ascendió a Gran Almirante y fue el primero en desempeñar el cargo de nueva creación .....	84 51 82 10
K.—Biog.: Ingeniero alemán (1834-1900). En sus comienzos fue un simple mecánico de la fábrica OTTO, pero luego proyectó un tipo de motor ligero de petróleo y otras aportaciones suyas al motor de combustión interna .....	28 20 101 56 6 90 94
L.—Biol.: Parte de la comunidad pelágica constituida por los animales grandes, capaces de dominar las corrientes y los movimientos propios del agua .....	73 36 40 33 18 52

M.—Almirante alemán (1876). Ha escrito varias obras sobre «Táctica Naval» y fue el creador de los acorazados de bolsillo .....	77 32 41 74 14 103
N.—(Plural). Trans.: Aviso que se da para hacer una cosa o comunicación de algo .	17 29 54 5 37 86 97
Ñ.—Trazara en una pieza de madera las líneas por donde debe cortarse o labrarse .	38 47 8 27 55 104 63
O.—(M. fig. irón.): Hombre muy temible por sus fechorías y maldades (palabra no marinera) .....	25 75 42 78
P.—Números romanos, iguales .....	3 57



# NOTICARIO



## MARINAS MILITARES

### NACIONAL

#### Actividades con Marinas extranjeras

*Ejercicio PHIBLEX 1-95 (16-21 de enero).*—Ejercicio bilateral hispano-norteamericano de guerra anfibia que se realizó en el campo de adiestramiento de la sierra del Retín y en la Base Naval de Rota, del 16 al 21 de enero.

Participaron, por parte española, el buque de desembarco *Hernán Cortés*, la barcaza de desembarco *A-06*, Grupo Naval de Playa, unidades del Tercio de Armada, Equipo de Reconocimiento y Demoliciones Submarinas (ERDS), Unidad de Operaciones Especiales (UOE), patrullero *Vigía*, helicópteros de la 3.<sup>a</sup> Escuadrilla y aviones de la 9.<sup>a</sup> Escuadrilla; por parte estadounidense participaron los buques anfibios *Nassau*, *Ponce* y *Gunaton Hall*, la fragata *Klakring*, el 22 MEU y equipos SEAL Y EOD.



*Synthetic GATEWATCHER 1-95 (17 de enero).*—La fragata *Navarra* participó el 17 de enero en el ejercicio Synthetic Gatewatcher 01-95, en el que el submarino estadounidense *James K. Polk* actuó como blanco.



**GASMEXP 1/95 (23-30 de enero).**—El GASM (Grupo de Acción Submarina) francés, compuesto por los destructores *De Grasse* y *Primauguet*, fragatas *Amyot d'Inville*, *LV Le Henaff* y *Cdt. Bouan*, petrolero *Durance* y submarino *Rubis*, efectuó ejercicios de adiestramiento en el Atlántico, en los que se integraron las fragatas *Cataluña* y *Andalucía*, entre el 23 y el 25 de enero, en aguas del Cantábrico y las fragatas *Numancia*, *Victoria* y *Navarra*, el día 30 de enero durante su tránsito de regreso de las islas Canarias a Rota.



**SDV/SEAL TEAM 1/95.**—Ejercicio bilateral hispano-norteamericano para unidades de operaciones especiales, con la participación de la Unidad de Buceadores de Combate (UEBC) y el US NAVY SEAL TEAM colaboraron en diversas fases del ejercicio el submarino *Tonina* y el remolcador *Cartagena*.



**PASSEX SP/NL (11 y 14 enero).**—Durante el tránsito de la fragata holandesa *Abraham Crijnsen*, de Den Helder (Holanda) a Málaga para incorporarse a la operación SHARP GUARD, efectuó el día 11 de enero un ejercicio de oportunidad con la fragata *Asturias* en aguas de Ferrol; asimismo, el día 14 de enero efectuó en aguas del golfo de Cádiz ejercicios de defensa aérea con aviones AV-8 de la Flotilla de Aeronaves.



**PASSEX SP-CA (14 y 17 de enero).**—El patrullero *Javier Quiroga* efectuó ejercicio Surfex al sur de Baleares el día 14 de enero con la fragata canadiense *Toronto* y el día 17 con la fragata de la misma nacionalidad *Montreal*, con ocasión de los transitos que estas unidades realizaron para relevar en la STANAVFORLANT en el puerto de Cartagena.



**PASSEX SP-NL (16 de enero).**—Aviones AV-8 de la Flotilla de Aeronaves realizaron el día 16 de enero, en el golfo de Cádiz, ejercicios de defensa aérea con la fragata holandesa *De Ruyter*, con ocasión del tránsito que realizó esta última de regreso a su base tras ser relevada en la operación SHARP GUARD.



## Principales ejercicios y actividades nacionales

**Adiestramiento flotilla MCM (16-19 de enero).**—La flotilla de MCM realizó en aguas de Cartagena, entre los días 16 y 19 de enero, un ejercicio de adiestramiento de flotilla en el que participaron la 1.ª y 2.ª Escuadrillas de la Fuerza de MCM.



**Adiestramiento propio «Galerna» (10-13 de enero).**—El submarino *Galerna* realizó, entre el 10 y el 13 de enero en aguas de Cartagena, ejercicios de adiestramiento propio y ambientación del nuevo comandante, colaborando, asimismo, en el adiestramiento pre-CALOPCO de la corbeta *Diana*.



**Adiestramiento propio «Asturias» (10-17 de enero).**—La fragata *Asturias* efectuó, entre el 10 y el 17 de enero, ejercicios de adiestramiento propio previos a la incorporación de la operación SHARP GUARD.



**Adiestramiento propio «Diana» (9-13 de enero).**—La corbeta *Diana* efectuó, entre el 9 y el 13 de enero, ejercicios de adiestramiento propio pre-CALOPCO en aguas de Cartagena.



**Ejercicios TACTAS-LAMPS (23 de enero-3 de febrero).**—Las fragatas *Numancia*, *Victoria* y *Navarra* efectuaron, entre el 23 de enero y el 3 de febrero, un ejercicio de adiestramiento TACTAS-LAMPS y básico de escuadrilla en aguas del Atlántico; durante el mismo, se incorporaron el día 30 de enero al ejercicio GASMEXP 1-95 realizado por el Grupo Antisubmarino francés en aguas del Atlántico.

Colaboraron en diversas fases del ejercicio los submarinos *Tonina* y *Marsope*, el patrullero *Cándido Pérez*, helicópteros de la Flotilla de Aeronaves y aviones del Ejército del Aire.



**LANTOR FLOSUB (24-25 de enero).**—Los submarinos *Delfín* y *Tonina* y la corbeta *Infanta Cristina* efectuaron ejercicios de lanzamiento de armas submarinas en aguas de Cartagena los días 24 y 25 de enero.

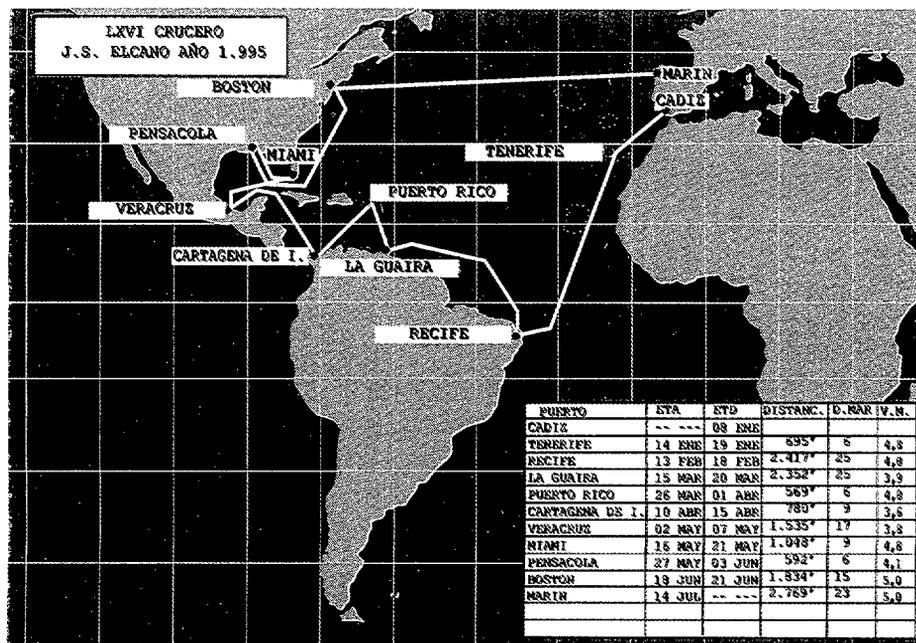
**Campamento AGRUCAN (29 de enero-6 de febrero).**—La agrupación de Infantería de Marina de Canarias, efectuó, entre el 29 de enero y el 6 de febrero, un ejercicio de adiestramiento en la isla de La Palma, en el que colaboraron el patrullero *Centinela*, barcasas de desembarco A-07 y A-08, patrullero *Medas*, remolcador *La Graña* y aviones T-12 del Ejército del Aire.



**Adiestramiento Unidad Buceo Zona Marítima de Canarias (22-31 de enero).**—La Unidad de Buceo de la Zona Marítima de Canarias, con la colaboración del buque de salvamento *Poseidón*, realizó diversos ejercicios de adiestramiento, incluyendo inmersiones de intervención directa, inmersiones autónomas, localización y apoyo con sonar de barrido lateral, vídeo y fotografía submarina, y buceo desde torre TC-120.

### Otras actividades

**LXVI Crucero Instrucción del buque-escuela Juan Sebastián de Elcano (8 de enero-14 de julio).**—El día 8 de enero el *Juan Sebastián de Elcano* salió a la mar de Cádiz para iniciar su LXVI Crucero de Instrucción, llevando embarcados alumnos y profesores de la Escuela Naval Militar.



Durante el actual crucero está previsto que efectúe escalas en Tenerife, Recife, La Guaira, Puerto Rico, Cartagena, Veracruz, Miami, Pensacola y Boston, para finalizar en Marín el 14 de julio.



***Campaña Antártica Verano Austral 94/95 (1 de diciembre-29 de abril).***—Tras una escala en Punta Arenas, del 9 al 12 de enero, para efectuar relevo de personal científico, el *Hespérides* realizó entre el 16 de enero y el 3 de febrero una campaña científica de estudio de la fauna y flora bentónica de los fondos de la zona sur de la isla Livingston.



***Aguada Peñones (16-20 de enero).***—El aljibe *Torpedista Hernández*, entre el 16 y 20 de enero, efectuó aguadas al destacamento del Ejército de Tierra en las islas Chafarinas.



***Control de embargo a la ex Yugoslavia (Operación SHARP GUARD).***—Dentro de las operaciones de embargo a la antigua Yugoslavia que llevan a cabo las fuerzas navales de la OTAN y de la UEO, la fragata *Asturias* relevó a la *Baleares*, el día 21 de enero, en el puerto de Nápoles, en la Fuerza Marítima de Contingencia de la UEO (WEUCONMARFOR), y el *Marqués de la Ensenada* se incorporó a partir del 1 de febrero en la TF-440 para prestar apoyo como buque de aprovisionamiento durante el mes de febrero, así como el helicóptero embarcado apoyar a las operaciones del FLS (Forward Logistic Site); la fragata *Reina Sofía* continúa integrada en la STANAVFORMED.

El resumen de actividad de las unidades de la Armada en esta operación desde su inicio se observa en el cuadro anexo.

P. R.

Resultados del control del embargo a los países de la antigua Yugoslavia

Buque	Operación	Agrupación	Comienzo operación	Fin operación	Buques interrogados	Buques desviados	Buques visitados
Andalucía	SHARP VIGILANCE/FENCE	WEUCONMARFOR	04-10-92	12-01-93	642	12	31
Andalucía	MARITIME GUARD	STANAVFORMED	17-05-93	18-06-93	43	0	3
Andalucía	SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	20-06-94	19-10-94	52	1	3
Aragón	ALFA BRAVO	ALFA BRAVO	08-01-93	22-01-93			
Asturias	SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	26-07-93	19-11-93	244	8	16
Asturias	SHARP GUARD	STANAVFORMED	21-01-95	23-04-95	13	0	1
Baleares	MARITIME MONITOR	STANAVFORMED	16-07-92	21-07-92	0	0	0
Baleares	SHARP FENCE/SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	01-04-93	20-07-93	747	10	89
Baleares	SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	20-10-94	20-01-95	46	1	3
Castilla	ALFA BRAVO	ALFA BRAVO	23-10-92	01-11-92			
Castilla	ALFA BRAVO	ALFA BRAVO	04-11-92	18-11-92			
Castilla	ALFA BRAVO	ALFA BRAVO	14-04-93	29-04-93			
Castilla	ALFA BRAVO	ALFA BRAVO	17-09-93	01-10-93			
Cataluña	MARITIME GUARD	STANAVFORMED	12-01-93	01-04-93	748	15	24
Cataluña	SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	05-03-94	20-06-94	9		1
Cataluña	ALFA BRAVO	TG 81.01	10-12-94	21-12-94			
Extremadura	SAHRP VIGILANCE	WEUCONMARFOR	25-07-92	24-09-92	149	0	0
Extremadura	SAHRP GUARD	WEUCONMARFOR	20-11-93	05-03-94	25	1	0
Hernán Cortés	ALFA BRAVO	TG 81.01	10-12-94	21-12-94			

Buque	Operación	Agrupación	Comienzo operación	Fin operación	Buques interrogados	Buques desviados	Buques visitados
<i>Marqués de la Ensenada</i>	MARITIME MONITOR	STANAVFORLANT	11-09-92	21-10-92			
<i>Marqués de la Ensenada</i>	MARITIME GUARD	STANAVFORMED	06-02-93	18-03-93			
<i>Marqués de la Ensenada</i>	SHARP GUARD	TF-440	20-08-93	27-09-93			
<i>Marqués de la Ensenada</i>	SHARP GUARD	Petroleros	01-06-94	24-07-94			
<i>Marqués de la Ensenada</i>	SHARP GUARD	Petroleros	01-02-95	28-02-95			
<i>Marín Álvarez</i>	ALFA BRAVO	ALFA BRAVO	31-05-93	16-06-93			
<i>Numancia</i>	SHARP GUARD	STANAVFORLANT	27-08-93	06-10-93	1	0	2
<i>Numancia</i>	SHARP GUARD	STANAVFORMED	04-06-94	20-09-94	676	5	28
<i>Príncipe de Asturias</i>	ALFA BRAVO	TG 81.01	10-12-94	21-12-94			
<i>Reina Sofía</i>	SHARP GUARD	STANAVFORLANT	18-06-93	27-08-93	87	0	16
<i>Reina Sofía</i>	SHARP GUARD	STANAVFORMED	14-12-94	05-04-95	182	9	14
<i>Santa María</i>	SHARP GUARD	STANAVFORLANT	04-02-94	04-06-94	86	0	5
<i>Siroco</i>	SHARP GUARD	Submarinos	19-03-94	04-05-94			
<i>Tramontana</i>	SHARP GUARD	Submarinos	26-09-94	11-11-94			
<i>Velasco</i>	ALFA BRAVO	ALFA BRAVO	02-11-92	18-11-92			
<i>Victoria</i>	MARITIME MONITOR	STANAVFORLANT	07-09-92	26-09-92	17	0	0
<i>Victoria</i>	SHARP GUARD	STANAVFORLANT	18-10-93	04-02-94	60	1	6
<i>Victoria</i>	SHARP GUARD	STANAVFORMED	20-09-94	14-12-94	78	0	4
<i>Victoria</i>	ALFA BRAVO	TG 81.01	14-12-94	21-12-94			
					3.905	63	246

## Disposiciones oficiales

**Gratificaciones.**—La Orden 7/1995, de 13 de enero (BOD. núm. 14), determina las gratificaciones que habrán de percibir los militares de reemplazo durante el Servicio Militar. En ellas se absorben todos los devengos regulados por el Real Decreto 1.598/1982 de 18 de junio de retribuciones complementarias de clases de tropa y marinería con menos de dos años de servicio. Estas gratificaciones incluyen a los cabos, personal embarcado en submarinos, paracaidistas y buceadores; personal del Tercio de Armada, operaciones especiales, buques de superficie, centros de transmisiones (red conjunta de Telecomunicaciones Militares) escuadrones y escuadrillas de Vigilancia Aérea y Polvorines, entre otras. Además, se incluye al personal destinado en lugar alejado del de su residencia, en las condiciones que se definen.



**Archivos Militares.**—La Orden Ministerial número 9/95, de 12 de enero (BOD. núm. 14), dispone la creación de la Junta de Archivos Militares, bajo la dependencia orgánica y funcional de la DRISDE.



**Museos Militares.**—La Orden Ministerial número 8/95, de 12 de enero (BOD. núm. 14), dispone la creación la Junta de Museos Militares, en iguales condiciones que la de Archivos Militares.



**Mutua Benéfica de la Armada.**—La Orden Ministerial 14/1995, de 30 de enero (BOD. núm. 23), fija el sueldo regulador, cuotas y prestaciones de la Asociación Mutua Benéfica de la Armada para el año 1995.

En cuanto a lo primero, el sueldo regulador estará constituido por sueldo y trienios; para los oficiales generales ascendidos antes del 1 de enero de 1989 estará constituido, además, por el 20 por 100 del complemento de destino correspondiente a su empleo. La cuota mensual que deberán satisfacer todos los mutualistas será el 3 por 100 del sueldo regulador (doble para los meses de junio y diciembre, excepto para los de segunda reserva, retiro y jubilación). El porcentaje para la pensión mensual de retiro, jubilación o segunda reserva será del 10 por 100 del sueldo regulador. Para la pensión de viudedad, orfandad y otros parentescos, el porcentaje será del 9 por 100. Se fijan, asimismo, los porcentajes de auxilio por fallecimiento y, temporalmente, el suplemento para los mutualistas en segunda reserva, retiro o jubilación, el suplemento del 20 por 100 de la pensión fijada.

**Viviendas militares.**—La Orden Ministerial número 15/1995 (BOD. número 24) regula los órganos de representación de los usuarios de viviendas militares.

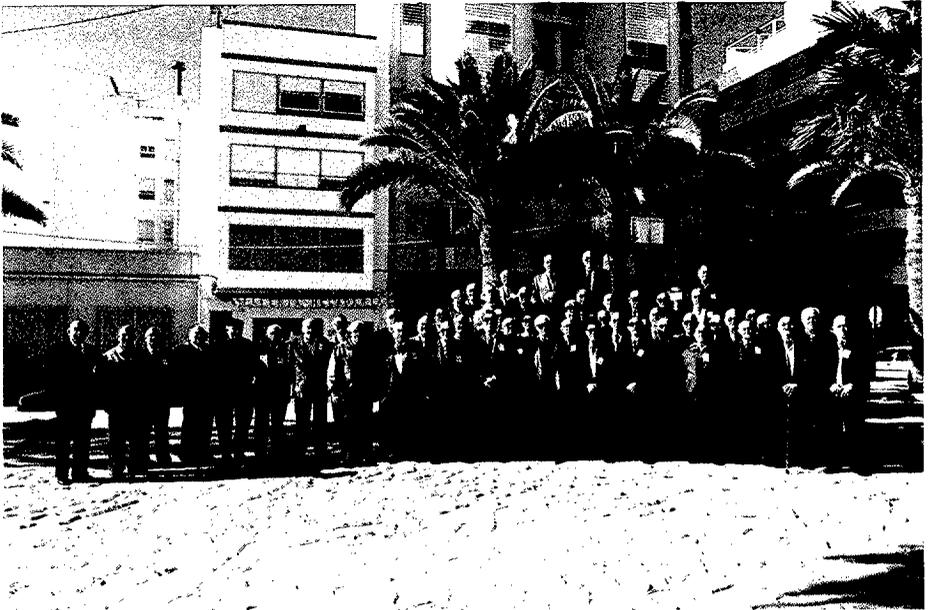


## Personal

**Bodas de Oro.**—El pasado día 8 de enero se celebraron unas bodas de oro especialmente significativas.

Unos hombres en torno a los setenta años de edad se daban cita en Torreveja para celebrar el L Aniversario de su incorporación a la Marina de Guerra: los marineros del reemplazo de 1945, pertenecientes a dicho distrito marítimo.

La emotiva jornada tuvo como acto central la celebración de una solemne Misa a la que asistieron todos ellos, sus esposas, hijos e incluso nietos. Delante del Altar estaban presentados sobre nuestra Bandera un lepanto y una gorra de oficial en memoria de los treinta y dos veteranos fallecidos y del que fue su primer comandante durante el período de instrucción, el entonces capitán de navío don José García de Lomas y Barrachina, para el que todos los presentes tuvieron emocionados recuerdos.



La preciosa Salve Marinera de la zarzuela «El molinero de Subiza», arreglada del final del primer acto, y cantada por la Coral Torrevejense «Francisco Vallejos», cerró este acto que, presidido por el alcalde de la localidad junto

con el comandante militar de Marina de Alicante, en representación del almirante jefe de la Zona Marítima, constituyó todo un ejemplo de amor y lealtad a la Armada.

S. A. O.

## EXTRANJERO

### Alemania

*Nuevo buque de transporte anfibia.*—La Marina alemana proyecta construir un buque anfibia de transporte, como respuesta a la nueva interpretación de la Constitución, que permite a las Fuerzas Armadas alemanas desplazarse fuera de sus fronteras. El diseño del nuevo buque, considerado multipropósito, permite el transporte de 800 hombres equipados, vehículos ligeros de combate y seis helicópteros. El buque tendrá un centro de mando y control y un hospital, aunque no está aún decidido si contará con un dique o llevará las lanchas de desembarco en sus pescantes.

J. M. T. R.



*Sistemas de guerra electrónica.*—La Armada alemana reequipará nueve patrulleros tipo 143 y ocho fragatas tipo 122 (clase *Bremen*) con nuevos sistemas de guerra electrónica FL 1800S Fase II en sustitución de los de la misma denominación Fase I, programa que comenzará en marzo de 1996 para terminar en agosto del 2000, con un importe de 228,5 millones de marcos.

T. T.

### Australia

*Torpedos para los submarinos clase «Collins».*—La Marina australiana reservará un presupuesto de 900 millones de dólares australianos para la modificación de los torpedos pesados existentes o adquisición de otros nuevos para los submarinos de la clase *Collins*. Entre los posibles candidatos están el francés F-17 en su versión más actualizada, el norteamericano Mk-48 mejorado (ADCAP), el británico Spearfish de GEC-Marconi, o el Bofors 2000.



**Modernización de helicópteros.**—Para la modernización de siete helicópteros *Sea King*, que afectará principalmente a la modificación de la célula y actualización de aviónica, cuyas obras se prevé que finalicen en 1996, la Marina de este país ha formalizado un contrato con Westland por un importe de 43 millones de dólares australianos.



**Cazaminas.**—La Armada Real australiana ha escogido a la empresa sueca Double Eagle ROV, del grupo Bofors, para el programa de seis cazaminas costeros de la clase *Gaeta*, que serán construidos en coproducción con Intermarine (Italia).

T. T.

## Bélgica

**Nuevo simulador de MCM.**—En la localidad belga de Ostende, sede de la Escuela Aliada de MCM (Eguermin), ha sido inaugurado un nuevo simulador de adiestramiento de guerra de minas. Este simulador sustituye a otro realizado a comienzos de los años 70, cuando se entregaron los primeros cazaminas *Circe*, *Hunt* y tripartitos. En mayo de 1978, un grupo de trabajo compuesto por oficiales belgas y holandeses formuló una propuesta para realizar un simulador táctico, que sería financiado por la OTAN en 1987. El contrato fue firmado en 1990, siendo finalmente inaugurado en 1994. El simulador puede crear más de 300 escenarios y se encuentra instalado en un área de 400 metros cuadrados. El corazón del sistema lo constituye una red Ethernet TCP/ICP con 47 ordenadores Silicon Graphics, siendo el ordenador principal uno modular de 32 Mb IRIS SS-V35M16, con tarjeta de gráficos y 1,2 Gb de disco duro. Los ejercicios son controlados desde las ocho consolas de los instructores, y cada uno de los tres cubículos existentes para alumnos cuenta con seis ordenadores.



**Aumenta la flota submarina.**—La Marina china ha aumentado su presupuesto para la construcción de submarinos nucleares y convencionales, ya que está prevista la construcción, en el año 2000, de un nuevo submarino balístico nuclear para reemplazar al SSBN *Xia*, así como una nueva clase de submarinos nucleares de ataque que sustituya a los cinco SSN *Han* que se encuentran actualmente en servicio. En el ámbito de los submarinos convencionales se ha finalizado la construcción de la clase *Ming* y, para reemplazar a los más antiguos, la Marina china no sólo ha adquirido cuatro submarinos clase *Kilo* rusos, sino que también está desarrollando una nueva clase conocida como *Song*.

**Incidente con un submarino nuclear chino.**—El portaviones estadounidense *Kitty Hawk* realizó a finales de 1994 un seguimiento de tres días de un submarino nuclear de ataque clase *Han*, según han confirmado fuentes del Pentágono. El incidente comenzó el 27 de octubre cuando el *Kitty Hawk* se encontraba a 100 millas al oeste de la isla de Kyushu, Japón. Un avión anti-submarino S-3 descubrió al SSN a 450 millas del portaviones, identificándolo como de la clase *Han*. Consecuentemente, varios S-3 fueron desplegados en el área con objeto de realizar un seguimiento del submarino. El día 28 tres aviones chinos *F-6* interceptaron los S-3, que no iban armados, y que habían punteado al SSN hasta una posición distante del *Kitty Hawk* de 21 millas.

## Estados Unidos

**Vehículo submarino para los SEAL.**—El Mando de Sistemas Navales de la Marina norteamericana ha destinado 9.000 millones de pesetas para el diseño y construcción de un minisubmarino denominado ASDS (Advanced SEAL Delivery System). La compañía Westinghouse ha sido la encargada de realizar el diseño y construcción de este submarino para operaciones especiales, debiendo entregar el prototipo en un período de 34 meses, con la opción de construir dos más. El ASDS tendrá mayor radio de acción y velocidad que los minisubmarinos *húmedos* actualmente utilizados por los SEAL.



**Activado un escuadrón de destructores.**—La Marina norteamericana ha activado la Escuadrilla de Destructores 50 para controlar las 57 fragatas y destructores que, de forma rutinaria, patrullan por el golfo Pérsico. Estos buques eran inicialmente controlados por sus escuadrillas orgánicas desde sus bases en los Estados Unidos, pero los problemas originados por la distancia y las dificultades en realizar un control efectivo por parte de sus mandos orgánicos han motivado la creación de esta nueva unidad.



**Misiles Sidewinder para el «Harrier».**—Un avión AV-8B *Harrier II* del Cuerpo de Infantería de Marina ha realizado pruebas con misiles AIM-9 *Sidewinder* inertes. Los misiles estibados en los extremos de los planos mejoran el comportamiento del avión al mismo tiempo que le proporcionan capacidades operativas adicionales.



**El LPH «Inchon» se transforma en buque de apoyo de MCM.**—El LPH *Inchon* será transformado en un buque de mando y apoyo a las operaciones de MCM en los astilleros Ingalls, de Pascagoula, a comienzos de este año. Estos astilleros construyeron en 1970 el buque de asalto anfibio *Inchon* (LPH), de la clase *Iwo Jima*, que será reclasificado como MCS-1 al convertirse en un buque de mando y apoyo de MCM, para lo que podrá alojar al mando conductor de las operaciones de MCM y a su Estado Mayor, sirviendo al mismo tiempo como plataforma para ocho helicópteros MH-53 y varios equipos EOD. Asimismo, servirá como buque nodriza para los cazaminas clase MCM-1 *Avenger* y MHC-51 *Osprey*. La duración de las obras de modificación se estima en un año.



**Portaviones.**—De acuerdo con las recientes declaraciones realizadas por el almirante Boorda, jefe de Operaciones Navales, la Marina norteamericana necesita un mínimo de 15 portaviones para mantener una cobertura naval en todo el mundo, algo que es totalmente irrealizable hoy en día. La Marina de los Estados Unidos cuenta actualmente con 346 buques en situación de actividad, de los que 130 lo son de combate, frente a los 330 que contemplaba la *Bottom-up Review* (revisión de arriba a abajo); este número le permite sostener dos conflictos regionales simultáneos. Las operaciones de Haití, Cuba y Bosnia le han supuesto a la Marina norteamericana un costo de 50.000 millones de pesetas que han tenido que ser detraídos de otras partidas (mantenimiento, adiestramiento y nuevas construcciones). Actualmente, los astilleros norteamericanos tienen un pedido de 860.000 toneladas de buques de guerra, de las que 180.000 corresponden a los dos portaviones de la clase *Nimitz*, que se encuentran en gradas.



**Un destructor de nueva generación.**—La Marina ha aprobado el proyecto para construir el buque de combate de superficie de nueva generación, conocido como SC-21. A continuación seguirá una fase de definición conceptual que durará tres años, esperándose que el nuevo buque entre en servicio en el año 2010. El proyecto del SC-21 contempla la posibilidad de utilizar un casco convencional o tipo catamarán, pudiendo desplazar más de 2.500 toneladas y menos de 4.000. La propulsión también contempla una amplia gama de variedades, desde turbinas de gas hasta diesel de alta velocidad. En cuanto a su capacidad combativa, será similar a la de los cruceros clase *Ticonderoga*, dotados del sistema de combate *Aegis*.



**La Infantería de Marina recibe carros «Abrams» del Ejército.**—El Cuerpo de Infantería de Marina recibirá 132 carros de combate *M1A1 Abrams* del Ejército, para compensar los M60 dados de baja el pasado año. Recibirá, además, un crédito de 14.000 millones durante dos años para realizar la transformación del M1A1 a M1A2, y el equipo adicional de vadeo y un sistema de posicionamiento y localización. La mayoría de los nuevos carros irán destinados a las fuerzas preposicionadas, que tendrán 58 carros por batallón, ya que en la actualidad sólo cuentan con 30 carros.



**Trasladado del mando de Infantería de Marina del Atlántico.**—El mando de las fuerzas de Infantería de Marina del Atlántico, COMMARFORLANT, se ha trasladado desde Norfolk (Virginia) a Camp Lejeune (Carolina del Norte). Este cambio se une al realizado por el Estado Mayor de la II Fuerza Expedicionaria de Infantería de Marina el pasado año. La ubicación en la misma localidad de estos dos mandos eliminará duplicidades y cooperará en la unidad de mando ejercida por la misma persona, el general de división William Keys. Sin embargo, el segundo comandante de COMMARFORLANT permanecerá en Norfolk para mantener el enlace directo con SACLANT y el mando del Atlántico (USACOM).



## Francia

**Modernización de los cazaminas tripartitos.**—Francia, Holanda y Bélgica han llegado a un acuerdo para modernizar sus cazaminas tripartitos. Bajo un programa común valorado en 22.000 millones de pesetas, Francia pretende modernizar sus diez *Eridan*, Bélgica sus siete *Flower* y Holanda los 15 *Alkmaar*. El programa cubre la modernización de los sonares de casco *Thomson Sintra DUBM 21 A*, sus capacidades de predicción y detección, automatización y mejora del proceso de datos, aumento de la memoria del ordenador e introducción de un sistema de navegación de precisión GPS. Las firmas acústica y magnética del vehículo submarino ECA PAP 104B serán reducidas, y verá incrementada su capacidad de destrucción de minas de orínque. Holanda planea, además, transformar tres de sus *Alkmaar* en buques de control del sistema *Troika*, con capacidad para conducir hasta cuatro *drones* dragaminas.



**Adquisición de aviones E-2C.**—Francia adquirirá cuatro aviones *Hawkeye* E-2C de guerra electrónica, con destino al nuevo portaviones *Charles De*

*Gaulle*, cuya entrada en servicio está prevista para 1999. El contrato, con un valor de 135.000 millones de pesetas, será firmado por los gobiernos francés y norteamericano por el procedimiento FMS (Foreing Military Sales), y supondrá la adquisición inicial de dos *Hawkeye* que operarán inicialmente desde el portaviones *Foch*, que permanecerá en servicio hasta el año 2004.

## Irán

**Lanzamientos de torpedos por submarinos.**—Irán ha realizado recientemente ejercicios de lanzamiento de torpedos acústicos con sus submarinos clase *Kilo* que operan en los golfos Pérsico y de Omán. Los ejercicios, llevados a cabo en los meses de noviembre y diciembre, son una indicación de que los submarinos *Tareq* y *Noor* han conseguido superar los problemas surgidos por el pobre rendimiento de sus baterías de origen ruso. Actualmente, esas baterías han sido reemplazadas por otras de fabricación india.

J. M. T. R.

## Malasia

**Adquisición de un LST.**—La Marina de este país ha adquirido en Estados Unidos un buque LST de la clase *Newport News* por 18 millones de dólares. Estos buques, a cuya clase pertenecen los *Hernán Cortés* y *Pizarro* de nuestra Armada, desplazan 8.450 toneladas y fueron construidos entre 1969 y 1972.

T. T.

## Pakistán

**Submarinos AIP.**—Los tres submarinos de la clase *Agosta* 90B, recientemente comprados por Pakistán, irán dotados con un sistema de propulsión independiente del aire (AIP). El primero de estos submarinos será construido en Francia y entregado al finalizar esta década, los otros dos serán montados en Pakistán. El diseño de estos buques recuerda claramente la de los *Agosta* A, de los que Pakistán cuenta con dos unidades desde 1980, además de cuatro *Daphné* que entraron en servicio una década antes, pero incluyendo un nuevo sistema de combate y sonares con una plataforma mucho más silenciosa. La principal diferencia es la incorporación del sistema *MESMA* AIP, lo que ha supuesto alargar su eslora. El *Agosta* 90B lleva cuatro tubos lanzatorpedos y 16 armas.



**Nuevas fragatas.**—La Marina paquistaní acaba de recibir, en diciembre, en Devonport, las dos últimas fragatas *Tipo 21*, procedentes del Reino Unido, finalizando así la transferencia de las seis fragatas clase *Amazon*. Las HMS *Avenger* y HMS *Active* han pasado a denominarse *Tippu Sultan* y *Shat Jahan*, respectivamente. Estas fragatas, que se hicieron famosas durante el conflicto de las Malvinas, destacan por su velocidad y versatilidad, aunque también requieren un elevado presupuesto para su mantenimiento. En su tránsito hacia Karachi, las dos fragatas hicieron escala en Cartagena, del 28 al 30 de diciembre, realizando un PASSEX con el submarino *Galerna* y la corbeta *Descubierta*.



## Portugal

**Modernización de la clase «João Belo».**—La Marina portuguesa, dentro de su programa de modernización de las corbetas de la clase *João Belo*, ha adquirido seis lanzadores de torpedos Mk-32 Mod5. Este lanzador triple estará configurado para lanzar el torpedo antisubmarino Mk-46. El montaje, calibración y pruebas del lanzador se realizarán en Portsmouth.



## Reino Unido

**Sistema propulsor de los MHC «Sandown».**—La Marina británica ha adquirido dos motores diesel 6RPA200EM *Paxman Valenta* de baja firma acústica para la propulsión principal de cada uno de los siete cazaminas clase *Sandown*, que serán construidos por los astilleros Vosper Thornycroft. Estos siete cazaminas se unirán a los cinco que ya están en activo de la misma clase, y tienen prevista su botadura a partir de 1996, para entrar en servicio a partir de 1998.



**La última travesía de un submarino convencional.**—Con el regreso a su base del *Unicorn*, el 16 de octubre de 1994, se cierra un largo período de submarinos convencionales en la Marina británica. El buque de la clase *Upholder*, regresaba a Devonport, sede del 2.º Escuadrón de Submarinos, después de una larga comisión de ocho meses por el océano Índico y el golfo Pérsico, con objeto de probar al máximo esta nueva clase de submarinos, que ha sido dada de baja el 1 de enero de 1995, y ofrecida en venta a Canadá y otras naciones

amigas por un precio de 110.000 millones de pesetas. Los cuatro submarinos serán conservados en Barrow-in-Furnes, sede del astillero constructor. De esta forma, la Marina británica sigue la misma política submarinista que la de los Estados Unidos, conservar y construir únicamente submarinos nucleares.



**Venta de buques de guerra.**—La Marina británica, además de los cuatro submarinos convencionales clase *Upholder*, pasados a la reserva el 1 de enero, tiene previsto ofrecer una serie de buques de superficie a países del tercer mundo. Independientemente de las seis fragatas clase *Amazon*, recientemente transferidas a Paquistán, para compensar la retrocesión de las fragatas estadounidenses clase *Brooks* y *García*, Brasil ha firmado un contrato para adquirir cuatro fragatas Tipo 22: *Broadsword*, *Battleaxe*, *Brilliant* y *Brazen*, que serán entregadas en 1997. Bangladesh ha adquirido el patrullero de altura HMS *Jersey* y la India el buque auxiliar RFA *Olmeda*. Pero quizá la venta del buque de salvamento y rescate de submarinos HMS *Challenger* a una compañía petrolífera del mar del Norte, en tan solo 400 millones, haya sido la operación más rentable, ya que costó a la Marina británica en la pasada década más de 5.000 millones de pesetas.

J. M. T. R

## Rusia

**Acuerdo con Ucrania.**—Rusia y Ucrania anunciaron el 8 de febrero en Kiev haber llegado a un acuerdo sobre el reparto de la flota del mar Negro, según el cual Ucrania conservará la soberanía en Sebastopol, arrendando sus instalaciones navales a Rusia, que seguirá utilizándolas para su flota. No se concretaron las condiciones del arriendo ni el reparto de unidades—alrededor de 300 buques y otras tantas aeronaves—, de las que Ucrania considera que debe disponer de una parte para su defensa.

T. T.

## Suecia

**Fabricación de minas.**—La empresa Bofors ha comprado a su única competidora sueca en la fabricación de minas navales, la SA Marine, constituyéndose la nueva firma Bofors SA Marine, que quedará bajo la dirección del anterior director técnico de la división de armas submarinas de Bofors, dentro del programa de reorganización de las industrias de Defensa suecas.

T. T.

## Turquía

**Fragatas.**—La Marina turca ha firmado un contrato con el consorcio Blohm & Voss/Thyssen Rhein Stahl Technik para la construcción de dos fragatas más de la clase *Meko 200T*, que serán la séptima y octava de esta clase para Turquía y se construirán en Alemania y Gölcük.

T. T.



**Sistema de combate para patrulleros y fragatas.**—Turquía ha adquirido cinco sistemas de combate Signaal para otros tantos patrulleros de la clase *Yildiz*, que incluye el sistema Tacticos de cinco consolas, con un *bus* de datos, un sistema Vesta y un director optrónico Liöd Mk-2. Este contrato incluye un radar tridimensional Signaal MW08 3D y sistema de control de fuego Sting EO. Los dos primeros patrulleros de esta clase se están construyendo en Alemania en los astilleros Lurssen Werft, y los tres últimos en los astilleros Taskizak, de Estambul. Igualmente, la casa Signaal suministrará los sistemas de combate para las dos fragatas clase *Barbaros* que se encuentran en construcción. Este contrato de 7.500 millones de pesetas supone la instalación en cada fragata de diez consolas Tacticos, dos radares Stir de seguimiento e iluminación y un baticelerímetro XSV, además de un sistema Vesta y módulos para el lanzador vertical Mk-41.

J. M. T. R.

# MARINA MERCANTE

## Recompensa

Por Real Decreto 2.594/1994, de 29 de diciembre (BOE. número 3/1995), se concede la Gran Cruz de la Orden del Mérito Naval con distintivo blanco a Juan Alvargonzález González.

Con esta alta distinción se premia el esfuerzo y dedicación de este ilustre naviero, antiguo oficial de Marina, que a lo largo de toda su vida ha logrado granjearse la general estimación y un gran prestigio como naviero y consignatario, actuando siempre con encomiable discreción. El señor Alvargonzález es también creador y presidente de la fundación que lleva su nombre, que anualmente concede becas para la investigación y premios al personal de la Armada, como ya hemos reflejado en nuestras páginas.

G. Y.

## Actividades del puerto comercial de Ferrol

El puerto comercial ferrolano ha batido en el año 1994 la marca de crecimiento entre los 45 puertos que integran el sistema portuario español. Ferrol ha sobrepasado en un 51 por 100 la actividad registrada en el año anterior. El crecimiento medio, en el mismo período, de todos los puertos españoles ha sido del 8 por 100.

La Autoridad Portuaria de Ferrol-San Ciprián se creó en el año 1992 con la publicación de la Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y sustituyó a la entonces existente Junta del Puerto. El puerto de San Ciprián, con su tráfico de aluminio, alúmina, bauxita, sosa y fuel, experimentó un crecimiento del 6 por 100, con lo que el conjunto Ferrol-San Ciprián ha crecido el 29 por 100 respecto a 1993.

En el informe anual 1994, elaborado por la autoridad portuaria ferrolana, consta como primer operador Endesa, con sus importaciones de carbón para la central térmica de As Pontes, seguido de Megasa, que importa chatarra y exporta varilla de acero, y de Forestal del Atlántico, que importa urea y metanol y exporta cola de urea; también es importante el movimiento de cemento y la entrada de chapa en las factorías de Bazán y Astano.

El puerto ha mejorado su nuevo muelle con la instalación de un descargador de mineral para alijar directamente la hulla importada por Endesa, con lo que disminuye el tiempo de descarga y se aumenta la limpieza de la zona al realizar todo el proceso a cubierto.

Asimismo, se ha construido un tacón para permitir la descarga de buques *roll-on roll-off*; se prevé la ampliación del muelle Fernández Ladreda para aumentar su superficie y el calado de atraque hasta 12,5 metros y está en estudio una terminal de contenedores.

Para completar las mejoras del puerto ferrolano es importante la finalización de las vías de acceso, como el segundo tramo del acceso norte y la autopista del Atlántico. Está también en estudio de viabilidad la línea férrea Ferrol-As Pontes, lo que descongestionaría de camiones pesados la actual carretera al hacerse por ferrocarril el transporte de carbón a Endesa.

El aumento de las importaciones de carbón por parte de Endesa, que en 1996 llegarán a 2,4 millones de toneladas (casi el doble que en la actualidad), permite garantizar un tráfico continuo e intenso en el puerto ferrolano.

A. P. P.

# MARINA DE PESCA

## Acuerdo pesquero

Tras un largo y difícil debate, los ministros de Pesca de la Unión Europea aprobaron, en la sesión celebrada el 22 de diciembre, con la sola abstención del Reino Unido, la plena integración de España en la política pesquera común. Bajo la presidencia alemana, se trataba del último intento de lograr un compromiso satisfactorio para España, cuyo gobierno había advertido su intención de vetar la ampliación de la Unión Europea si no se atendían sus pretensiones. El acuerdo entrará en vigor el 1 de enero de 1996 y en él, además de adelantar en siete años el final del período transitorio, nuestro país se beneficia de un sistema de gestión idéntico al de los demás: desaparecen las listas de base y las periódicas, se unifican los sistemas de control respecto a otros Estados miembros y se abre el llamado «box» irlandés a 40 barcos españoles, con la excepción de dos zonas de escasos recursos. Para Canarias, al igual que Azores y Madeira, sus aguas quedarán reservadas a las actividades tradicionales de la flota pesquera nacional. Quedó pendiente la prohibición inmediata de redes de enmalle a la deriva en aguas comunitarias, pretensión española que no ha sido aceptada. En conjunto, el acuerdo ha sido bien recibido en el sector, aunque hay posiciones muy críticas, especialmente por parte de las cofradías vascas.

G. Y.

# TECNOLOGÍA

## Satélite *Helios 2*

El ministro de Defensa, señor García Vargas, anunció el 13 de enero la reincorporación de España al proyecto del satélite *Helios 2*, del que se había retirado anteriormente al haber presentado Italia su renuncia a continuar en el mismo, que, no obstante, ha revocado, lo que junto con la inclusión de Alemania con el 10 por 100 revitaliza el proyecto y ha influido decisivamente en esta decisión. España participa ya en el *Helios 1* con el 7 por 100 (Francia con el 79 e Italia con el 14), cuya puesta en órbita se prevé en el primer semestre del año actual, con una vida operativa que durará hasta el final del siglo; asimismo, también cuenta con su aportación el centro de seguimiento de satélites de la UEO que se instalará en Torrejón de Ardoz. Nuestra participación significa,

por otra parte, el acceso directo a la información proporcionada por estos satélites que, en el caso del *Helios 2*, mejorará al disponer de detección infrarroja que le permitirá ésta, tanto de día como de noche o en condiciones de baja visibilidad, e incluso con capacidad de penetración de enmascaramientos ligeros. Por otro lado, ofrece nuevas perspectivas a las empresas españolas que participan en el proyecto contribuyendo a la investigación y desarrollo de tecnologías avanzadas.

T. T.

## CULTURA NAVAL

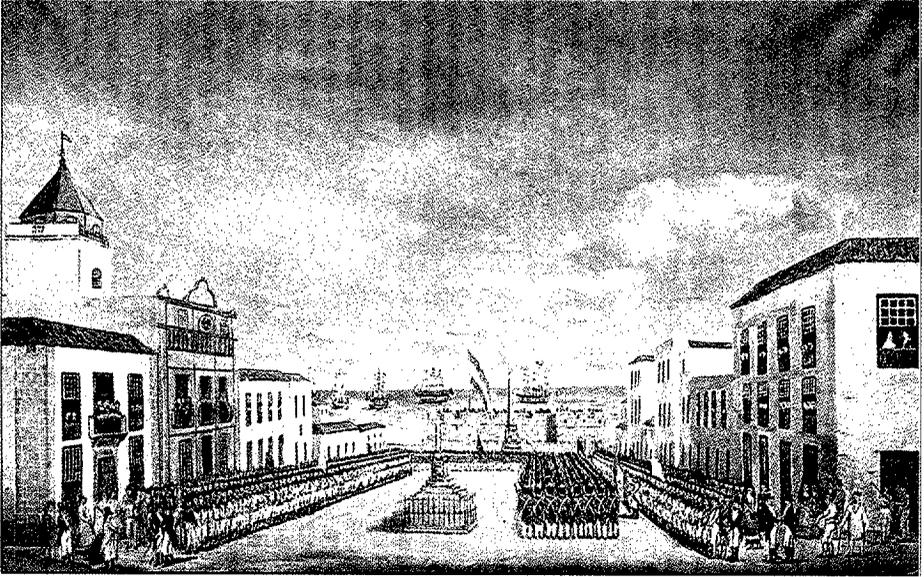
### **Exposición Marítima V Centenario de Santa Cruz de Tenerife.**

Entre los actos conmemorativos del V Centenario de la fundación de Santa Cruz de Tenerife, que se celebraron en 1994-1995, no podían faltar los que destacaron el carácter marinero de la ciudad que, desde que Alonso Fernández de Lugo plantó, el 1 de mayo de 1494, la Cruz que dio nombre a la ciudad en el lugar que hoy ocupa la ermita de San Telmo, creció y se desarrolló gracias a su condición insular atlántica y, asimismo, tiene su futuro indisolublemente ligado al comercio marítimo.

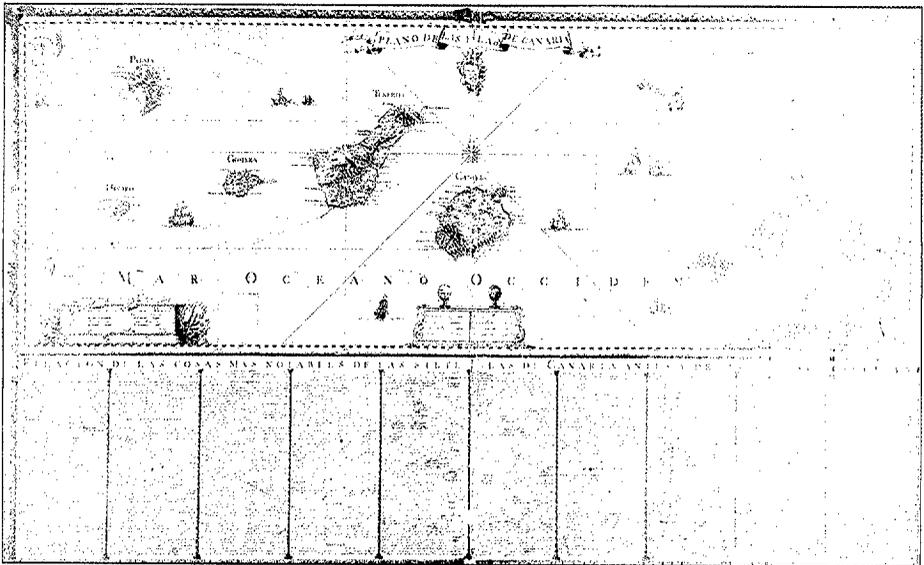
La más notable iniciativa ha sido, sin duda, la organización de esta espléndida exposición, debida al entusiasta esfuerzo de la Asociación de Veteranos de la Marina Mercante de Canarias (AVMMC), fundada hace ocho años por su actual presidente de honor, con el decidido apoyo de la corporación municipal, encabezada por su alcalde, y la valiosa y desinteresada cooperación de la Caja General de Ahorros de Canarias, que cedió para este fin sus locales, así como diversas entidades públicas y privadas, además de coleccionistas particulares que prestaron interesantes piezas para su exhibición.

Tanto la exposición como su excelente catálogo se dedicaron a la memoria de Don Juan de Borbón y Battenberg por su notoria y permanente vocación marinera, que le llevó a frecuente y cordial relación con la ciudad que, de este modo, ha querido renovar su recuerdo.

En el acto de la inauguración, celebrado el 12 de enero, intervinieron el alcalde, don José Emilio García Gómez, el presidente de honor y fundador de la AVMMC, don Ricardo Génova Araújo, su presidente actual don Bernardo Egidio Díez y don Agustín Quevedo Martín, marino, escritor y vocal de la asociación, además de editor del catálogo, a cuyas presentaciones siguió un concierto a cargo de la Coral Universitaria de La Laguna, que dirige don Juan Ignacio Oliva.



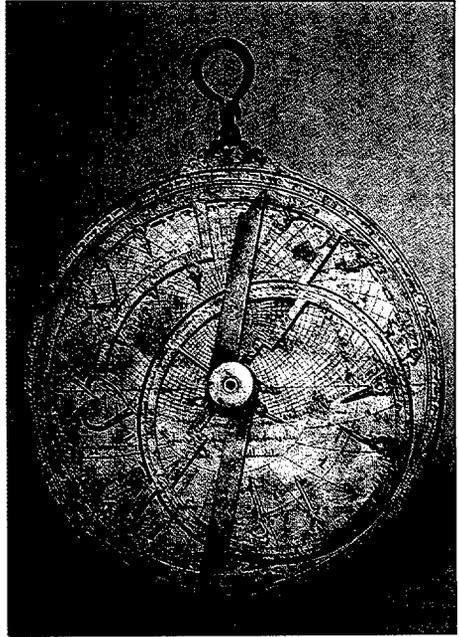
*Desfile de la victoria sobre Nelson, 27 de julio de 1797 (Museo Militar Regional de Canarias). Lienzo de Luis Suárez Guanes.*



*Plano de las Islas Canarias antes y después de la Conquista. Año 1740 (Servicio Geográfico del Ejército, Madrid).*

La exposición acogió una valiosa colección de instrumentos náuticos antiguos; una interesante muestra cartográfica de las islas Canarias de los siglos XVIII y XIX, otra de filatelia náutica y otra de modelos de barcos mercantes y de guerra que se conservan en museos y colecciones particulares, así como un capítulo dedicado a la defensa de Santa Cruz de Tenerife, orgullosa y justamente llamada «plaza invicta», que con tanto denuedo y eficacia hizo frente a los repetidos y siempre fracasados intentos para arrebatar a España esta joya atlántica de su corona.

El éxito de la exposición fue resonante y sólo en la primera semana los visitantes superaron los dos mil, incluyendo a los oficiales y guardias marinas del *Juan Sebastián de Elcano* durante la escala que realizó el buque en el puerto tinerfeño. Mención especial merece el catálogo, al que antes nos hemos referido, con interesantes colaboraciones de las personas más destacadas de la administración y de la actividad marítima y portuaria, resaltando las esperanzas hacia el brillante futuro que esperan la isla, la ciudad y su puerto. Este importante esfuerzo no se ha de limitar al período en que permaneció abierta la exposición (12 de enero a 10 de marzo) y estamos seguros de que las reconocidas dotes emprendedoras de sus promotores llevarán a buen término su propósito de crear el museo marítimo permanente que necesita y merece la capital tinerfeña, del que todavía, incomprensiblemente, carece.



*Astrolabio de Ibrahim ibn Said al-Sahli (cara anterior)* (Museo Arqueológico Nacional, Madrid). Diámetro: 240 mm. Año de construcción: 1067. Consiste en una red para 24 estrellas.\*

G. Y.

## Tratado de Tordesillas

Con el título de «El Testamento de Adán: documentación y cartografía en torno al Tratado de Tordesillas», se celebró una exposición, inaugurada en noviembre del pasado año, en la iglesia de San Marcos de León y en la conti-

gua Casa del Peregrino, organizada por la Sociedad V Centenario del Tratado de Tordesillas y con la colaboración de la Comissão dos Descobrimentos Portugueses de Lisboa, y el patrocinio del Banco Bilbao-Vizcaya.

La idea de esta exposición fue la de dar a conocer la gran importancia que tuvo por los finales del siglo xv el océano Atlántico en las navegaciones y territorios descubiertos y colonizados por castellanos y portugueses. Comprendía cuatro espacios, en los que se expusieron 155 piezas, de ellas 78 españolas y 77 portuguesas.

En la iglesia de San Marcos se presentaron los antecedentes del tratado; el contexto histórico, que abarca los varios aspectos de la época, tales como los protagonistas, arte de navegar, construcción naval, lo militar, económico y religioso. En cuanto a la Casa del Peregrino, alojaba una pequeña muestra de cómo se celebró este V Centenario, contando con un audiovisual que daba a conocer a los visitantes el contenido de la exposición.

Los documentos expuestos, tales como bulas papales, etcétera, son de un gran valor histórico; las obra de náutica y la cartografía de la época también tienen una lucida representación, así como los instrumentos para navegar.

La importancia de esta exposición radica, sobre todo en que los documentos expuestos, cedidos por el Archivo Nacional de Lisboa y Archivo de Indias, de Sevilla, eran los originales. Otras exposiciones ha habido para conmemorar este V Centenario, tales como: «El arte en la época del Tratado de Tordesillas», en el monasterio de Prado de Valladolid; «La Paz y la Guerra en la época del Tratado de Tordesillas», en Burgos, que han recibido también los mayores elogios por parte de sus visitantes.

F.

### **Concurso de uniformes militares**

Los días 26 y 27 de noviembre se celebró el IV Concurso de Uniformes Militares, organizado por el Museo Naval de San Fernando, con el patrocinio del coleccionista sevillano don Julián C. Cano Pintos, la colaboración de la Escuela de Suboficiales y Club Naval de Oficiales y la participación de diversas asociaciones, empresas y particulares.

El jurado del concurso estuvo compuesto por el capitán de navío don Manuel E. Baturone Santiago, conservador del Museo Naval y delegado del Instituto de Historia y Cultura Naval, que actuó de presidente; don Salvador Pérez Muñoz, presidente de la Asociación Amigos de los Museos de la Marina y miniaturista naval; don José María Gómez López, comandante de Infantería de Marina, coleccionista; don Alfonso Escuadra Sánchez, presidente de la Asociación de Estudios Históricos Militares Feldgrau, y don Federico García Rico, teniente coronel del Cuerpo Jurídico de Defensa, coleccionista.



En el desfile se pudieron contemplar uniformes desde el reinado de Alfonso XIII hasta la época actual, tanto extranjeros como de los ejércitos de nuestra nación, estando representados el Ejército del Aire, el Ejército de Tierra (uniformes de la Legión, Regulares, etcétera) y de la Armada (contralmirante de Ingenieros Navales, año 1910, en uniforme de gala y teniente de navío, piloto de la Flotilla de Aeronaves, época actual).

Los países extranjeros estaban representados por uniformes correspondientes a cuatro naciones; también participó un ciudadano británico, que presentó un uniforme de brigada legionario en traje de gala, y una señorita que desfiló con un uniforme de sargento miembro de las agrupaciones españolas, Cascos Azules en Bosnia-Herzegovina, 1994.

Después de ser mostrados uno a uno los 15 uniformes concurrentes, tras la deliberación del jurado se otorgaron los premios, el primero de 50.000 pesetas, al presentado por don Santiago Guillén González que, en homenaje al recientemente fallecido teniente general don Ángel Salas Larrazábal vestía el uniforme alemán de éste cuando mandó la Escuadrilla Azul entre 1941 y 1942, recibiendo también el premio especial para uniformes alemanes de la Asociación Feldgrau.

En las fotos, cedidas gentilmente por el patrocinador y realizadas por don José María Marcellán, se puede ver al ganador del concurso con el jefe de la Zona Marítima del Estrecho, vicealmirante don José Antonio Serrano Punyed,

en uno de los últimos actos presididos por éste y el grupo de concursantes (excepto el número 14, ya que el participante presentó dos uniformes).

Este concurso coincidió con una exposición titulada «Muestra de Condecoraciones Navales» que se celebró entre los días 27 de noviembre y 11 de diciembre. Además de las medallas y condecoraciones navales españolas, también se presentaron recompensas de las Armadas alemana y británica y condecoraciones norteamericanas.

En el Club Naval de Oficiales, don Carlos Lozano Liarte, diplomado en Heráldica Militar y Uniformología, pronunció una conferencia titulada «Historia y Evolución de la Orden del Mérito Naval».



A. E. L.

## VII Concurso Literario «Centro Cultural de los Ejércitos»

Este Centro, en armonía con lo que disponen su Estatutos, especialmente en lo que se refiere a «fomentar y estimular el desarrollo de la cultura», convoca el VII Concurso Literario «Centro Cultural de los Ejércitos», con arreglo a las siguientes bases:

- 1.<sup>a</sup> El concurso se organiza en las modalidades de CUENTO y POESÍA, debiendo los originales ser inéditos y tener una extensión de:

CUENTO.—Mínimo cinco (5) folios, máximo veinte (20) folios, a doble espacio de máquina y con un margen de tres (3) centímetros. Tema: libre.

POESÍA.—Mínimo cuatrocientos (400) versos, métrica y rima a gusto del autor. Tema: libre.

- 2.<sup>a</sup> Al mismo podrá concurrir cualquier autor nacional o extranjero, debiendo presentarse los trabajos en lengua castellana.
- 3.<sup>a</sup> El concurso está dotado con un premio de cien mil (100.000) pesetas en cada una de las modalidades, pudiendo otorgar el Jurado la concesión

de un accésit atendiendo a la calidad de los trabajos, con un premio a determinar en su caso.

- 4.<sup>a</sup> Los trabajos deberán presentarse antes del día 30 de abril de 1995, en la Secretaría del centro, calle Archer y Anna Huntington, 1 (edificio del Gobierno Militar), 46004 Valencia, en triplicado ejemplar y bajo plica.
- 5.<sup>a</sup> El fallo del Jurado será inapelable y se hará público en la segunda quincena del mes de junio, efectuando la entrega de premios y, en su caso, la presentación de los libros, dentro de la primera quincena del mes de octubre de 1995.
- 6.<sup>a</sup> Los trabajos premiados pasarán a ser propiedad del Centro Cultural de los Ejércitos, que podrá editarlos y difundirlos en la forma que estime conveniente.
- 7.<sup>a</sup> Los trabajos que no hayan sido premiados podrán ser recuperados por sus autores dentro de los tres meses siguientes a la fecha de emisión del fallo. Pasado este plazo serán destruidos los no retirados.
- 8.<sup>a</sup> La participación en este concurso supone la aceptación de las presentes bases en todos sus puntos.

## II Concurso de Pintura y I de Fotografía y Escultura

Este Centro, en armonía con lo que disponen sus estatutos, especialmente en lo que se refiere a «fomentar y estimular el desarrollo de la cultura», convoca el II Concurso de Pintura, así como el I Concurso de Fotografía y Escultura «Centro Cultural de los Ejércitos», con arreglo a las siguientes bases:

- 1.<sup>a</sup> Podrán concurrir a los referidos concursos, autores nacionales o extranjeros, con obras de tema libre.
- 2.<sup>a</sup> Las obras a presentar en los diferentes concursos lo serán con arreglo a las siguientes condiciones:

**PINTURA.**—Se establecen dos tipos de premios: uno para las obras realizadas con la técnica de Óleo y otro para los que hayan empleado cualquier otra técnica (acuarela, guasch, pastel, etc.). Cada participante podrá presentar una sola obra inédita, en cada una de las modalidades (Óleo y Técnicas Varias) del premio. Las obras que concurren tendrán unas medidas mínimas de 35 x 50 centímetros, y máximas de 82 x 100 centímetros. Deberán presentarse montadas en bastidores o soporte sólido y enmarcadas a criterio de los concurrentes, admitiéndose las protegidas por cristal, pero no las realizadas en materiales peligrosos para su integridad o transporte.

**FOTOGRAFÍA.**—Las obras deberán ser inéditas, en color o blanco y negro, y se presentarán reforzadas con cartulina o cartón, del mismo

tamaño que las obras. Cada concursante podrá participar con una fotografía o colección de fotografías, entendiéndose como tal un mínimo de tres y un máximo de seis. Las dimensiones de la fotografía no serán inferiores a 30 centímetros ni superiores a 45 centímetros, debiendo ir acompañadas por los datos técnicos sobre la realización de las mismas.

**ESCULTURA.**—Las obras deberán ser inéditas, y cada participante podrá presentar dos esculturas, las cuales podrán estar conformadas por cualquier tipo de material, con unas dimensiones máximas de 50 x 50 x 50 centímetros y 50 kilogramos de peso.

- 3.<sup>a</sup> No obstante ser los temas libres, habrá un premio especial en cada una de las opciones (Pintura, Fotografía y Escultura), cuyo tema esté referido o relacionado con cualquiera de los múltiples aspectos de la vida militar o figure en el mismo algún elemento propio de ella.
- 4.<sup>a</sup> Las obras se entregarán contra recibo en la Secretaría del Centro Cultural de los Ejércitos, calle Archer y Anna Huntington, 1 (Gobierno Militar), 46004 Valencia, desde el 1 de abril al 30 del mismo mes del presente año, en horario de 0900 a 1400 horas de lunes a viernes, pudiendo ser remitidas por correo, en cuyo caso el autor renunciará a cualquier tipo de reclamación de producirse algún desperfecto con ocasión del transporte o por motivo de extravío. En este caso se enviará por correo el correspondiente recibo.
- 5.<sup>a</sup> Las obras deberán ser presentadas sin firma, quedando obligado el autor o autores premiados a poner la firma en la obra previamente a la entrega de premios.
- 6.<sup>a</sup> Al dorso de cada obra figurará el título correspondiente, junto con un lema que, para la posterior identificación del autor, aparecerá asimismo en la cubierta de un sobre cerrado, en cuyo interior constarán los datos personales de aquel (nombre completo, dirección, teléfono, y un breve currículum de su trayectoria pictórica, fotográfica o escultórica), así como la fecha de ejecución de la obra y técnica empleada, si la hubiese.
- 7.<sup>a</sup> El Centro Cultural de los Ejércitos no se hace responsable de los deterioros que puedan sufrir las obras desde su entrega hasta su devolución, si bien cuidará de ellas con el máximo celo.
- 8.<sup>a</sup> Los ganadores de los concursos se darán a conocer dentro del mes de mayo de 1995, comunicándose directamente a los interesados y nombrándose a tal efecto los respectivos jurados calificadoros, cuya composición se hará pública en el mismo momento de los fallos. Posteriormente, éstos serán remitidos a los medios de comunicación social.
- 9.<sup>a</sup> Los jurados calificadoros harán una primera selección de las obras. Las seleccionadas serán mostradas al público en general en una exposición que tendrá lugar en los salones del centro, en el mes de mayo (la fecha de inicio y clausura se comunicará posteriormente).

- 10.<sup>a</sup> La entrega de premios tendrá lugar en un acto que se celebrará en el Salón Principal del Centro Cultural, en fecha a determinar, en el mismo mes de mayo.
- 11.<sup>a</sup> Las obras no premiadas podrán ser retiradas por sus autores o representantes autorizados, previa presentación del justificante de recepción, dentro de los veinte días siguientes a la clausura de la exposición. Pasados dos meses de la finalización de la exposición, las obras no retiradas se considerarán como donadas al Centro Cultural por su autor.
- 12.<sup>a</sup> Las obras premiadas quedarán en propiedad del Centro Cultural de los Ejércitos, que contará con todos los derechos de reproducción por cualquier medio, señalando, en todo caso, el nombre del autor.
- 13.<sup>a</sup> La cuantía de los premios es la siguiente:

#### PINTURA.

- Primer premio Óleo: diploma y 150.000 pesetas.
- Primer premio Técnicas Varias: diploma y 150.000 pesetas.
- Premio especial Tema Militar: diploma y 100.000 pesetas.

#### FOTOGRAFÍA.

- Primer premio: diploma y 150.000 pesetas.
- Premio especial Tema Militar: diploma y 100.000 pesetas.

#### ESCULTURA.

- Primer premio : diploma y 150.000 pesetas.
- Premio especial Tema Militar: diploma y 100.000 pesetas.

- 14.<sup>a</sup> El jurado podrá dejar desierto el concurso si considera que las obras presentadas no tienen un mínimo de calidad exigible, de la misma forma que pudiera otorgar algún accésit o mención honorífica fuera de los premios estipulados en estas bases.
- 15.<sup>a</sup> Todo aquello que no esté previsto en estas bases será sometido a la decisión del jurado y de la Junta Directiva del centro, siendo su decisión inapelable.
- 16.<sup>a</sup> Los gastos de envío y devolución, en su caso, irán a cargo de los participantes en los concursos.
- 17.<sup>a</sup> La participación en los concursos supone la aceptación del total de las bases de la presente convocatoria.

Valencia, febrero de 1995.



## LIBROS

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL: **El resurgir de la Armada: Certamen Naval de Almería (25 de agosto de 1900).**—Editorial Naval. Madrid, 1994; 323 páginas. 1.060 pesetas.

Fue el Certamen Naval celebrado en Almería, el día 25 de agosto de 1900, «primer revulsivo, el detonante inicial en la búsqueda de una nueva revitalización del impulso naval en la España dolida y perpleja de primeros de siglo». Ahora, la Editorial Naval, en su Colección de «Hombres, hechos e ideas», ha publicado este libro que reseñamos, recordando el Certamen Naval de Almería, organizado por iniciativa de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de dicha ciudad. Fue oportuna, en ese momento, la citada celebración, ya que cercanas las desgraciadas pérdidas de Cuba, Puerto Rico y Filipinas, en las que nuestra Armada sufrió grandes y dolorosas pérdidas, con un comportamiento heroico que llegó hasta la muerte de buen número de sus componentes, que fueron a ella conscientes de que era su deber sacrificarse por la Patria, aunque su actuación fuera criticada después por algunos desgraciados ignorantes.

Comprende la obra seis capítulos, comenzando por unos *Antecedentes* sobre, entre otras cosas, «la situación internacional» y «la situación política española», «el material y el personal de la Armada», «La REVISTA GENERAL DE MARINA», «La Liga Marítima» y «La construcción naval en el extranjero». Siguen la *Discusión parlamentaria del presupuesto de Marina*, *El Certamen*, la iniciativa, la convocatoria, personalidades a él asistentes, la prensa, etcétera, *Las Memorias premiadas*, obteniendo el primer premio el entonces alférez de navío don Pedro Cardona. *Los Accésit*, siendo seis éstos, con distintos lemas.

*La influencia posterior del Certamen*, con unas «Conclusiones» del mismo; «El Congreso naval», «El congreso marítimo», «La Junta de Escuadra», «El plan Maura-Ferrándiz» y unas *Consideraciones generales*.

Siguen un *Índice de ilustraciones, Bibliografía*; once anexos, el último es el «Real Decreto de 21 de abril de 1901, autorizando el Congreso Naval organizado por la Real Sociedad Económica de Almería», y un *Colofón*.

La publicación del libro es oportuna, ya que «el tema reaparece hoy con palpitante actualidad, casi a las puertas del centenario de aquellos desafortunados acontecimientos». Buen número de ilustraciones le acompañan.



F.

ADÃO da FONSECA, Luis: **Portugal entre dos mares.**—Editorial Mapfre, S. A. Madrid, 1993; 355 páginas. 3.500 pesetas.

Editorial Mapfre, S. A., en su Colección de «Portugal y el mundo», ha editado este libro del que es autor don Luis Adão da Fonseca, doctor en Historia Medieval y catedrático de la Universidad de Oporto. En él plantea «que los portugueses pudieron llevar a cabo sus grandes descubrimientos y exploraciones cuando sustituyeron la noción medieval de lugar por la moderna de espacio». La primera parte comprende los capítulos I y II: «Las expansiones en el contexto de la evolución de la sociedad medieval», y «Lo imaginario en las travesías atlánticas: Experiencia literaria, tradición religiosa y herencia del mundo antiguo»; la segunda (capítulos del III al X), *Portugal entre el Mediterráneo y el Atlántico a finales de la Edad Media*, estudia entre otras cosas: «El Atlántico meridiano: De la herencia de los Plantagenet al Tratado de Windsor»; «La dimensión horizontal en las comunicaciones entre el Atlántico y el Mediterráneo», refiriéndose a «las navegaciones corsarias y las travesías comerciales de los portugueses en el Mediterráneo», donde los portugueses «eran temidos por sus frecuentes actividades como corsarios»; «Las rutas de comunicación entre dos mares en la época de Cristóbal Colón»; «La experiencia de los viajes del descubrimiento: De la navegación en la costa africana a la llegada de la modernidad oceánica»; «Un texto emblemático acerca del surgimiento de una concepción intelectual: La carta de Usodimare y las navegaciones portuguesas en Guinea»; «Una biografía emblemática de la creación de las rutas del Atlántico Sur: Bartolomé Días y el descubrimiento del cabo de Buena Esperanza» (1487-1488) que narra el viaje de éste con dos carabelas y hace una biografía suya, así como el «significado de la expedición: Bartolomé Días en su propio tiempo»; «Un tratado emblemático de la conceptualización de una realidad oceánica», se refiere al Tratado de Tordesillas en 1494. Siguen unas *Consideraciones finales*, terminando el libro con unos *Apéndices*,

«Los rostros del Descubrimiento en el Atlántico», con varias biografías. *Bibliografía*, muy extensa, dos *Índices*, onomástico y toponímico.

El libro, por demás interesante y útil, bien documentado, le hace ser de un necesario conocimiento, a nuestro juicio, tanto para los investigadores como para los estudiosos del tema. Le acompañan varias láminas y mapas.

F.



MARTÍNEZ MILLÁN, José: **La corte de Felipe II.**—Alianza Editorial, S. A. Madrid, 1994; 530 páginas. 2.500 pesetas.

Alianza Editorial, S.A., Alianza Universidad, ha editado el libro que reseñamos, encuadrado dentro de la línea investigadora desarrollada por el Departamento de Historia Moderna de la Universidad Autónoma de Madrid sobre *Instituciones y Entes de poder*. Bajo la dirección de don José Martínez Millán, un equipo de investigadores ha realizado un estudio de lo que fue la corte de Felipe II durante su reinado (1556-1598).

Precedido de una *Presentación, Abreviaturas e Introducción*, acerca ésta de «Los estudios sobre la corte. Interpretación de la corte de Felipe II», de Martínez Millán; siguen once capítulos de los respectivos citados investigadores, en los cuales se analizan, a través de varios personajes representativos, tales como el secretario, el inquisidor, el confesor real, el asentista, el militar y marino, etcétera, lo que fue la citada corte, refiriéndose, entre otras cosas, a: la «Familia Real y grupos políticos...»; «El poder de los secretarios reales: Francisco de Eraso»; «El control de la conciencia regia: el confesor real fray Bernardo de Fresneda»; «En busca de la ortodoxia: el Inquisidor General Diego de Espinosa»; «La nobleza cortesana...»; «El ascenso de los letrados eclesiásticos...»; «El servicio a dos cortes: Marco Antonio Colonna, almirante pontificio y vasallo de la Monarquía»; aquí también se refiere a los hechos navales de la época: Lepanto, conquista de Túnez, etcétera, así como, además de a aquél, a don Juan de Austria, don Álvaro de Bazán, don Luis de Requesens, don Juan de Cardona, don Gil de Andrade, Andrea Doria, Zanne, almirante veneciano, Francisco Drake, Howard y Essex, y a Uluch Alí. Siguen una *Bibliografía* y un *Índice de nombres*.

El libro es por demás interesante, ya que, hasta ahora, el concepto de corte se ha tenido por muchos como sinónimo de la forma de vida que en cada época llevaban los cortesanos, aquí lo es de conocer lo que fueron las instituciones reales, así como «el aspecto social de los miembros» que la componían, a los que se considera como «elites sociales».

F.



LEE MARKS, Richard: **Cortés. El gran aventurero que cambió el destino del México azteca.**—Editado en Buenos Aires (Argentina), 1994; 383 páginas, 2.200 pesetas.

De Hernán Cortés se ha escrito mucho, no siempre con la objetividad debida; el libro que aquí reseñamos, del que es autor el hispanista Richard Lee Marks, quien dice creer «que tengo un corazón hispánico», es de los que su lectura atrae desde un principio por su interés, que, al decir del «Publishers Weekly», es «una vívida biografía...». En lugar de la imagen de Cortés como un conquistador despiadado y sediento en sangre, el autor pinta a un hombre tesonero que intentó triunfar por medio de artimañas más que con las armas, y que imponiendo los rituales del catolicismo y las leyes españolas logró 300 años de estabilidad y paz en México. La traducción es de Carlos Gardini.

Comprende el libro ocho capítulos, a lo largo de los cuales vamos conociendo al biografiado, desde «El prelude de la conquista», su nacimiento y llegada a las Indias; siguen los avatares de la misma, «La Nueva España del mar Océano», los varios episodios de la «aventura», etcétera; continuando, en el capítulo III, con «La distorsión de Leyenda Negra», «El dolor del triunfo; el regreso al hogar»; «La apuesta del mar del Sur», con sus intentos, fallidos unos y otros llevados a cabo, la construcción de barcos, expediciones enviadas a islas del Pacífico, descubrimiento de la Baja California, etcétera. Siguen una *Bibliografía* y un *Índice de Ilustraciones*.

El libro, repetimos, es por demás interesante y trata al conquistador extremeño como se merece; las fuentes de que se ha valido son, según él, las que «suelen ser los relatos de primera mano de los protagonistas y los relatos de segunda mano de los cronistas que entrevistaron a los protagonistas, compulsados con los relatos de clérigos eruditos que escribieron posteriormente». Su lectura es gratificante para todos, investigadores y lectores en general. Varias ilustraciones acompañan al libro.



F.

GONZÁLEZ CREMONA, Juan Manuel: **Juan de Austria, héroe de leyenda.**—Editorial Planeta, S. A. Barcelona, 1994; 239 páginas, 1.800 pesetas.

La Editorial Planeta, S. A., en su colección de «Memoria de la Historia», ha publicado este libro que reseñamos, del que es autor el escritor don Juan Manuel González Cremona. Es, sin duda, don Juan de Austria «uno de los personajes más fascinantes de la historia de España en una de sus épocas de máximo esplendor»; ésta es la razón, a nuestro juicio, de que su figura haya sido estudiada tanto por historiadores como por otra clase de escritores en general, siempre con simpatía y cariño.

Precedido de una *Introducción*, comprende veinte capítulos; en ellos va

recordando el autor la vida de don Juan, desde «Primeros años» (Jeromín), su educación, la presentación a su padre, Carlos I de España y V de Alemania; las varias vicisitudes que le acaecen; su nombramiento de «Capitán general de la Armada», cuando contaba con veintiún años de edad (15 de enero de 1568), instrucciones que para su misión recibe de su hermano Felipe II, quien «lo arropó convenientemente poniendo a su lado al gran marino don Alvaro de Bazán, primer marqués de Santa Cruz», y «al excelente político y diplomático, Luis de Requesens, como vicealmirante»; siguen otros capítulos, entre ellos la «Rebelión en las Alpujarras»; el 9.º lo titula «Hubo un hombre elegido por Dios»; son los preliminares de la gran victoria: «Hacia Lepanto. Los barcos y los hombres de Lepanto. La *Real*. En orden de batalla. La armada turca. La batalla. Balance de la batalla» y «Las consecuencias de Lepanto», continuando con «El Uchalí ante Túnez. El botín» y «El parte de la victoria», de la que al recibir la noticia el Papa «cantaba en San Pedro un tedéum en acción de gracias, disponiendo a continuación que el 7 de octubre fuera el día del Santo Rosario». También Felipe II, al recibir la noticia, se la comunicó a los que le acompañaban, diciéndoles que esta victoria «convertiría a toda Europa en una inmensa fiesta mayor». Viene después la campaña de Túnez, Flandes, su fallecimiento: «El 1 de octubre de 1578, con el Cristo de las Batallas entre las manos, entregó su alma a Dios Jeromín, Juan de Austria, el héroe de Lepanto, Jeromín»; de esta forma emotiva concluye su libro el autor. Siguen, como final de él, una *Bibliografía* y un *Índice onomástico*. Escrito de forma amena y documentada, ofrece un gran interés su lectura, no sólo a los aficionados al tema, sino también para todos los lectores en general. Varias láminas le acompañan.



F.

TAYLOR, Peter J.: **Geografía Política**.—Traducción de Adela Despujol y Heriberto Cairo. Trama Editorial, Madrid.

Si en algún momento se pudo pensar que la Geografía Política había quedado relegada al desván de los recuerdos, ahora no sería posible entender tal desdén. El final de la guerra fría, la aparición de numerosos Estados de nuevo cuño en el mapa político mundial, o la consolidación del proceso de integración territorial supranacional en Europa occidental son cambios tan importantes en la geografía política que puede afirmarse, sin lugar a dudas, que difícilmente habrá otro momento tan interesante como el actual para dedicarse a su estudio.

El libro que comentamos cumple, a nuestro entender, con los postulados que deben conformar una auténtica y objetiva Geografía Política y a lo largo de sus páginas se reconstruye una disciplina con sólidos argumentos, tanto en la ciencia Política como en la Geografía, y que asume plenamente su pasado e intenta mirar hacia adelante. Su contexto teórico se inscribe en el proyecto de

análisis de sistemas mundiales, con lo cual se permite interrelacionar e integrar el estudio de los problemas globales con los problemas locales, pero sin olvidarse del papel del Estado.

J. L. T.



**BEERMAN, Eric: España y la independencia de los Estados Unidos.**—Ediciones Mapfre, Madrid.

Al estallar la revolución de las Trece Colonias, se le planteó a España el dilema sobre la política que tendría que seguir. Además, hay que tener en cuenta que los norteamericanos, aparte de los especialistas en el tema, perciben generalmente su independencia como un hecho aislado, y a la hora de reconocer la contribución de un poder extranjero al éxito de su revolución, tradicionalmente ese honor se le otorga a Francia, a pesar de que España suministraba una cuantiosa y valiosísima ayuda a los sublevados a través de casas de comercio. Más adelante, una vez suscrito el Pacto de Familia entre las coronas de España y Francia, hizo que España declarase la guerra a Inglaterra, en 1779. Ambas naciones enviaron grandes formaciones navales a los teatros marítimos de las Américas —y España, en particular, también al Mediterráneo—, amenazado así los intereses de Inglaterra. Sin embargo, la Paz de París de 1783, ya alcanzada la independencia de los Estados Unidos, benefició a la nación norteamericana a costa de los esfuerzos bélicos de España.

El autor de este interesante y bien documentado libro demuestra plenamente, con entera objetividad, que la ayuda española fue vital para el logro de aquella independencia, y destaca la importancia de las operaciones navales que realizaron nuestras flotas, tanto en las Américas como en Europa, en especial en el Mediterráneo —Gibraltar, Menorca, etc.—, obligando así a Inglaterra a tener abiertos varios frentes, especialmente los marítimos, con el debilitamiento que esta circunstancia lleva consigo para una nación eminentemente marítima como Inglaterra.

J. L. T.



**OLIVIÉ, Fernando de: La herencia de un imperio roto.**—Ediciones Mapfre, Madrid.

Tan pronto se forjó el Estado español, a finales del siglo xv, nació simultáneamente a la vida internacional, a través y por medio de la mar y los océanos, enfrentándose a la ardua tarea de conquistar, colonizar y cristianizar un mundo nuevo que luego, una vez occidentalizado, se escapó a su influencia por no haber sabido dirigirlo con criterios modernos. De forma paralela al correr de los tiempos, puso su política exterior al servicio de objetivos en los

que realmente no se ventilaban intereses concretos y propios. Posteriormente, España fue invadida, con lo que comenzó, irreversiblemente, la desintegración de su imperio ultramarino.

Ésta es la tesis, en términos generales, que desarrolla su autor en este libro, y de todo ello extrae una serie de conclusiones con las que sugiere al lector una propuesta para pensar cuáles deben de ser los objetivos permanentes de nuestra política exterior, teniendo en cuenta la ocasión que la Historia nos brinda en estos momentos: por primera vez en siglos, se está gestando en la paz general un nuevo ordenamiento, es decir, el que tendrá que sustituir al impuesto en Yalta y Postdam por los vencedores de la última gran guerra, y este nuevo ordenamiento será el de un también nuevo mundo en el que vivirán nuestros hijos y que hemos de construir entre todos, un mundo en el que España tiene pleno derecho a ocupar el lugar que le corresponde. De nosotros depende.



J. L. T.

RUFIN, Jean Christophe: **El Imperio y los nuevos bárbaros. El abismo del Tercer Mundo.**—Traducido por Antonio R. Rubio. Ediciones Rialp, Madrid.

Una vez desaparecida la confrontación Este-Oeste, la caída del comunismo, la oposición Norte-Sur, ha resucitado la ideología de la desigualdad y la diferencia: el mito del desarrollo se está viniendo abajo. La frontera que otra separaba el imperio romano de los bárbaros, y que recibió el nombre de *limes*, fue más que nada un límite ideológico entre lo que Roma reconocía como suyo y lo que rechazaba como extraño. Pero en los tiempos actuales, el nuevo *limes* es algo así como un *apartheid* mundial, en el que se esconde una cierta intención implícita de determinar y proteger la civilización del Norte, abandonando, caritativamente, al Sur a su propia suerte.

En este orden de ideas, esta obra constituye un libro-denuncia sobre el trato discriminatorio que, a juicio de su autor, ha dispensado un mundo desarrollado a la mayor parte de la población mundial, y es en sí un alegato implacable contra el Norte dominador y diferenciador, al que acusa de ejercitar, de forma continua y creciente, una doble moral. Haciendo abstracción del fondo y el trasfondo de estas acusaciones, se llega a una conclusión importante: el Este, como amenaza, existía realmente, pero el Sur, también como amenaza, no es más que un invento, pues carece, en este sentido, de existencia propia. Por eso, ante la ruptura Norte-Sur, lo importante es averiguar la eficacia de las ideas y su influencia en la mentalidad del hombre de nuestros días.

J. L. T.



## OTROS LIBROS RECIBIDOS

- FERNÁNDEZ de PUELLES, María Luisa: **Ciclo anual de la comunidad de meso y micro-zooplankton, estructura, relaciones tróficas y producción en aguas de las islas Canarias**. Instituto Español de Oceanografía. Número 1. Madrid, 1994. Microfichas.
- OLIVER REUS, Pere Antoni: **Dinámica de la población de merluza (*Merluccius merluccius* L.) de Mallorca (Reclutamiento, crecimiento y mortalidad)**. Instituto Español de Oceanografía. Número 2. Madrid, 1994. Microfichas.
- PALLARÉS SOUBRIER, Pilar: **Comparación de los resultados de la aplicación de técnicas de análisis de población virtual sobre distribuciones de edad y distribuciones de tallas, con aplicaciones a la evaluación de stocks explotados de diferentes grupos taxonómicos**. Instituto Español de Oceanografía. Número 4. Madrid, 1994. Microfichas.
- RAMÍREZ RIVERA, Hugo Rodolfo E.: **Fuentes inéditas para la historia de la provincia Franciscana de la Santísima Trinidad de Chile**. Publicaciones del Archivo Franciscano. Santiago de Chile, 1994; 105 págs.
- REAL INSTITUTO Y OBSERVATORIO DE LA ARMADA DE SAN FERNANDO: **Efe-mérides Astronómicas 1995**. Ministerio de Defensa. Secretaría General Técnica. Real Instituto y Observatorio de Marina. San Fernando (Cádiz), 1994; 440 págs.
- REY SALGADO, Jorge: **Relación norfosedimentaria entre la plataforma continental de Galicia y las Rías Bajas y su evolución durante el Cuaternario**. Instituto Español de Oceanografía. Número 17. Madrid, 1993; 333 págs.
- VARIOS: **Tecnología de doble uso en la industria de la Defensa**. Cuadernos de Estrategia. Número 67. Ministerio de Defensa. Secretaría General Técnica. Madrid, 1994; 152 págs.
- VARIOS: **Índice Español de Humanidades**. Centro de Información y Documentación Científica (CINDOC). Ciencias Históricas (CSIC). Madrid, 1994; 476 págs.
- VARIOS: **Estadística de asuntos económicos**. Año 1992. Ministerio de Defensa. Secretaría General Técnica. Madrid, 1994; 185 págs.
- VARIOS: **Estadística de recursos contencioso-administrativos**. Año 1992. Ministerio de Defensa. Secretaría General Técnica. Madrid, 1994; 62 págs.

<b>REVISTAS</b>
-----------------

## INGENIERÍA NAVAL. Diciembre, 1994.

En «Copa América» se describe la génesis y desarrollo de la construcción del *Rioja de España*, con el que nuestro país participó en esta espectacular competición que, limitada a un reducido número de países, experimentó un auge a raíz de la inesperada victoria obtenida en 1983 por los australianos.

Un reportaje sobre los astilleros AESA, en Puerto Real, describe sus actuales instalaciones y capacidades. En la actualidad se construyen en ellos tres petroleros, dos de ellos de 140.000 m<sup>3</sup> de capacidad para crudo, del tipo *Shuttle*, para la compañía noruega Knutsen O. A. S. Shipping, de propulsión diesel

eléctrica, y un tercer tipo E3 (ecológico-económico-europeo) de 295.000 toneladas TPM.

Una entrevista con el director técnico de «Bazán» reseña las actividades de esta empresa, tanto en su vertiente de proyectos y construcciones militares, que constituyen su eje principal, como civiles.

«La construcción naval en el mundo a 1 de octubre de 1994» proporciona una detallada y completa información estadística sobre este aspecto.

Otros artículos de carácter técnico completan este número de la siempre interesante revista.



T. T.

### REVISTA DE LA OTAN. Diciembre 94-enero 95.

Encabezan este número las primeras declaraciones del actual secretario general de la OTAN y presidente del Consejo del Atlántico Norte, Willy Claes, quien traza un panorama de las tareas que, en su opinión, debe afrontar la organización en los últimos años de este siglo y siguientes, sintetizándolas en: unidad, cooperación y asociación, prevención de conflictos y gestión de crisis, ampliación de la Alianza y su transformación. Concluye afirmando que la OTAN ha experimentado estos últimos años el cambio, quizá, más profundo de cualquier organización internacional de seguridad, adoptando nuevas tareas y misiones sin olvidar la tradicional defensa de la seguridad, de los aliados. Otros artículos de destacadas personalidades de la Alianza completan este número, que se cierra con su habitual sección *Documentación*, con la transcripción del acta de la reunión ministerial del Consejo del Atlántico Norte celebrada en Bruselas el 1 de diciembre de 1994, el resumen del presidente de la reunión del Consejo de Cooperación del Atlántico Norte (2 de diciembre) y el Plan de Trabajo 1994-1995 del CCAN publicado tras la precedente reunión. Se completa con un índice por títulos y por autores de los artículos publicados el año anterior.



T. T.

### NAVAL FORCES N.º VI/1994. Vol. XV.

En «Seenig the big picture» se estudian los modernos sistemas de combate, comenzando por analizar la base del problema que han de resolver y las soluciones adoptadas por varios países para sus buques. «Belgian-Dutch naval cooperation» trata de la estrecha cooperación de Bélgica y Holanda que culminó en la firma de un acuerdo entre los ministerios de Defensa de ambos países, el 28 de junio de 1994, para una colaboración en los campos operativo, logístico y de instrucción y adiestramiento, así como la decisión de crear una flota

de superficie conjunta entre ambos. En otros trabajos se examinan los nuevos sonares cazaminas autopropulsados IBIS VII, el papel de las Marinas de Guerra en un ambiente de «baja intensidad», el proyecto ruso de patrullero lanzamisiles 124 IRE para protección de la Zona Económica Exclusiva, la tecnología de contramedidas externas en varios países y un informe sobre la exposición Euronaval de Le Bourget.

T. T.



### REVISTA MARÍTIMA. Enero, 1995.

En «II Mediterraneo e la sicurezza dell'Italia», Sergio Majoli hace un análisis de la situación del Mediterráneo. Comienza con una introducción en la que afirma que la seguridad nacional no significa sólo la salvaguardia en la integridad territorial, sino también de las condiciones y recursos necesarios para su subsistencia y desarrollo, estudia la importancia del Mediterráneo, por el que atraviesan una gran parte de los productos petrolíferos mundiales y el 65 por 100 del intercambio comercial de Italia y el hecho de que en la cuenca mediterránea no es posible la aplicación generalizada de las 200 millas de Zona Económica Exclusiva y la característica inestabilidad por la conjunción, superposición y contraposición de intereses de los veinte países ribereños, subrayando el contraste entre la sociedad europea de consumo y la heterogénea africana y medio-oriental. Trata después del papel desempeñado por las diversas organizaciones internacionales y su influencia en la seguridad colectiva del área mediterránea, para terminar con unas conclusiones en las que hace hincapié en que la política exterior necesita una política militar coherente no sólo con el nivel de seguridad que se desea obtener, sino también con el peso específico que pretende tener la nación en los distintos foros de decisión. Finalmente, propone la adopción de tres medidas, a su juicio esenciales: la suficiente constancia de las asignaciones presupuestarias que permitan la puesta en marcha y ejecución de los programas de adquisiciones, necesariamente de varios años; el equilibrio de las proporciones entre los gastos de personal, funcionamiento e inversión y, por último, el redimensionamiento de los tres componentes de las Fuerzas Armadas, hasta ahora repartidos según una visión esencialmente continental, que tenga en cuenta que las exigencias operativas en los últimos años han tenido un escenario ultramarino.

T. T.

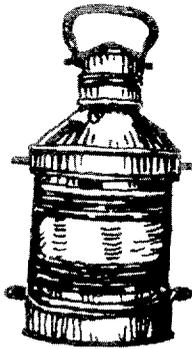


### PROA. Enero, 1995.

En «Renovación de la Flota en la Armada», la revista de la Real Liga Naval Española bosqueja la situación actual de nuestra flota, subrayando las limita-

ciones impuestas para su renovación por las limitaciones presupuestarias; en otros trabajos, de un amplio y variado temario, se trata de la constitución del Comité Marítimo español, del II Congreso Nacional de Industrias Marítimas, celebrado en Madrid en noviembre de 1994, del plan de renovación de la flota mercante presentado por ANAVE a la Administración, de las nuevas salas del Museo Naval, de la «Copa de América» y la participación española en ella, de la expedición «Almirante Conde de Barcelona», que pretende realizar la vuelta al mundo partiendo de Benidorm, del proyecto del buque pesquero del futuro dentro del programa «Eureka», de la regata «Cutty Sark», el XVI Trofeo de cruceros de las Fuerzas Armadas, una información de primera mano desde el *Juan Sebastián de Elcano* y otras muchas informaciones, con la riqueza y calidad de ilustraciones habitual en esta excelente revista.

G. Y.



El personal de la Armada puede solicitar los libros reseñados en esta REVISTA, editados en España, a la Editorial Naval (Cuartel General de la Armada) Montalbán, 2 - 28014 MADRID.

10/

# REVISTA GENERAL DE MARINA



ABRIL 1995



TEMAS GENERALES

Vicealmirante Julio Albert Ferrero

LA INJERENCIA EN LOS CONFLICTOS 401

Capitán de Navío Jesús Mariño Rodríguez

¿HA SIDO SOBREPASADO POR LOS ACON-  
TECIMIENTOS EL CONCEPTO «FUERA  
DE ÁREA» DE LA OTAN? 417

FUNDADA EN 1877  
AÑO 1995  
ABRIL  
TOMO 228

TEMAS PROFESIONALES

Vicealmirante Miguel Molinero Fernández

REFLEXIONES SOBRE EL REGLAMENTO  
DEL SERVICIO MILITAR 425

Capitán de Corbeta Gonzalo Sirvent Zaragoza

EL CONFLICTO DE BOSNIA DESPUÉS DE  
BIHAC (II) 431

Capitán de Intendencia Cristóbal Espiñeira  
Fernández

LA ENAJENACIÓN DE MATERIAL 439

INFORMACIONES DIVERSAS

Vicealmirante Julio Albert Ferrero

EJERCICIO TRAMONTANA-94 449

HISTORIAS DE LA MAR

Antonio Felpeto García

VILLAAMIL Y LA ERMITA DE LA MERCED  
DE CHANTEIRO 459

MISCELÁNEA

NOTICARIO

LIBROS Y REVISTAS

Nuestra portada:  
«Señales».  
Autor: J. Huguet Prats.





*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: 076-95-005-8**

---

#### VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

MADRID.—Librería Náutica *Robinson*. Fernando el Católico, 63.

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.

FERROL.—Librería *Marina*. Galiano, 12.

*Central Librera*. Fernando Villamil, 2-4.

SANTANDER.—Librería *Estudio*. Avenida de Calvo Sotelo, 21.

TARRAGONA.—Librería Náutica *Cal Matías*. Trafalgar, 37.

---

#### PRECIO POR EJEMPLAR

Nacional .....	200 Ptas. (incluido IVA)
Extranjero .....	280 Ptas. (gastos de envío incluidos)

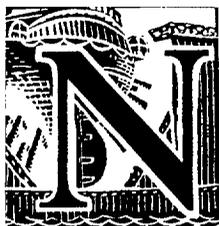
---

#### DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Montalbán, 2 - Cuartel General de la Armada - 28071 MADRID.



# EDITORIAL



**N**UESTROS dos *Temas Generales* de este mes guardan entre sí bastante relación, si bien no ha existido comunicación alguna entre sus autores. Se trata en el primero de discernir la legitimidad y legalidad de la intervención en conflictos, hasta qué punto y cómo puede hacerse esto para evitar su extensión y proliferación y la conculcación de los derechos humanos en un mundo tan agitado como en el que nos toca vivir, así como las limitaciones de los excesos a que podría conducir y conduce una aplicación desmesurada e interesada de la intervención en fuerza en conflictos ajenos, en tanto que éstos puedan convertirse en auténticos focos expansivos de inestabilidad mundial y hasta en amenazas ciertas. Todo ello con la consideración realista de que no existe una fuerza de «policía mundial» convenientemente dotada y respaldada por la comunidad internacional, capaz de realizar tales intervenciones, lo que hoy reviste tales dificultades que resulta utópico proponer siquiera su creación. En este sentido, el intento que más podría aproximarse a semejante fuerza sería la utilización de los medios de la OTAN, pero ésta se ve constreñida por su limitación fundacional del área geográfica de actuación, lo que enlaza con el problema de las operaciones «fuera del área», que examina el otro trabajo al que nos referimos.

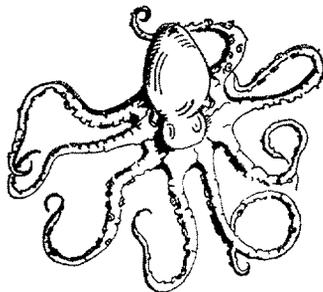
Los encomiables esfuerzos de la comunidad internacional se ven, pues, bastante dificultados para lograr la deseada pacificación en el mundo, no sólo por el largo período de tiempo que requiere obtener el necesario consenso sobre la forma de actuar ante los diversos conflictos, que impide atajarlos desde su mismo origen, a lo que hay que añadir la diversidad de intereses —con frecuencia encontrados o, al menos, no coincidentes— de los países que han de tomar la decisión colectiva que corresponda, sino también por el problema añadido de los medios que cada cual haya de aportar al esfuerzo común, que suponen condicionamientos económicos y políticos de orden interno para cada participante. Esto significa el predominio actual de los sistemas colectivos de seguridad enmarcados en organizaciones diversas en las que se le imbrican inevitablemente cuestiones económicas y políticas que crean una mutua dependencia entre todos aquellos países con más o menos intereses comunes: su diversidad es compleja y de ahí se deriva la dificultad de promover la acción común, que sólo puede lograrse, en ocasiones, tras largas negociaciones y, no pocas veces, con un retraso que puede comprometer su éxito.

Evidentemente, no es posible llegar a la creación de una regla general que sirva para todas las contingencias que puedan presentarse. La consecuencia más visible puede ser la difusión de la idea de la inoperancia de tales sistemas de seguridad, ya que no siempre cumplen objetivos propuestos o lo hacen de forma

incompleta, pero la imagen de su ineficacia no responde a la realidad, toda vez que de no existir en absoluto la situación sería incomparablemente peor.

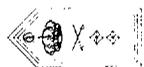
De lo que no hay duda es de que nadie, o casi nadie, puede afrontar estas situaciones aisladamente, y una vez incorporado a estos sistemas debe cooperar con ellos en la medida de sus posibilidades. De ningún modo es aceptable para una nación que se la considere como «consumidora de seguridad», significando esto que recibe más de lo que aporta, amparándose bajo el paraguas ajeno sin contribuir con lo que justamente cabría esperar de ella.

Otro aspecto muy digno de tenerse en cuenta es que las situaciones de crisis o inestabilidad se afrontan de manera predominante desde la mar, y ello se debe, por una parte, a las características propias de la fuerza naval, que le permiten ejercer su presión sin invadir físicamente territorios cuando esto no es posible o aconsejable, y hacerlo de forma permanente o con la duración que sea precisa, con la capacidad adicional de la escalada a medios más contundentes cuando se haga necesario; por otra, cualquiera que sea la acción emprendida, ésta siempre tendrá que apoyarse en las vías de comunicación marítimas, que deben mantenerse abiertas por medio de fuerzas navales. Esto es lo que valida nuestra preocupación profesional por los problemas que actualmente nos rodean y que eventualmente pueden llegar a constituir situaciones de riesgo a las que no podemos permanecer ajenos.

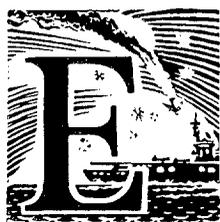


# LA INJERENCIA EN LOS CONFLICTOS

Julio ALBERT FERRERO



## Introducción



ESTE artículo tiene por objeto exponer las posibilidades y limitaciones legales de intervenir en los conflictos nacionales e internacionales, y las ideas que existen sobre la tendencia actual al establecimiento de un futuro «Derecho de Injerencia», ante el hecho de carecer de un sistema que garantice la paz internacional, que no pueda evitar los genocidios, los crímenes contra la Humanidad y la conculcación de los derechos humanos. Estas posi-

bilidades de intervención están condicionadas por las contradicciones existentes entre los conceptos de Soberanía de los Estados y de Intervención.

Con el derrumbamiento de la Unión Soviética ha desaparecido el enfrentamiento entre bloques, finalizando la guerra fría; pero, al propio tiempo, se han multiplicado los riesgos ante la aparición de nacionalismos exacerbados y ante la posibilidad de guerras civiles con armas nucleares en el mundo poscomunista de la Europa oriental, lo que supone un peligro para la paz internacional. Esto exige encontrar un fundamento legal para la intervención de la propia comunidad internacional.

Los nacionalismos siempre han existido de una manera larvada, pero no se han manifestado ante la presión impuesta por los regímenes totalitarios. Al desaparecer éstos, aparecen los problemas étnicos, el terrorismo, los fanatismos religiosos, etc., dando lugar a una proliferación de riesgos que ponen también en peligro la convivencia internacional; así, puede decirse que la seguridad no sólo está comprometida por las agresiones de un Estado contra otro, sino también por la descomposición interior de los propios Estados.

Especial mención merece la aparición del integrismo islámico que no distingue entre la vida civil y la vida religiosa, en el que todo debe regularse a través del Corán, que se ve amenazado por la civilización y que considera sinónimos los términos de occidente y colonialismo.

Todo ello produce una agresividad creciente con el mundo «infiel», que no sabe cómo reaccionar ante este desafío, que va tomando caracteres de globalización y, por consiguiente, constituye un auténtico factor desestabilizador en amplias regiones del mundo y, lo que es más grave, entre los propios países europeos que soportan una fuerte inmigración árabe.

Los recientes genocidios en la ex Yugoslavia, en Ruanda-Burundi, en Somalia, etc., ponen de manifiesto la necesidad de intervención por razones humanitarias, para preservar los derechos fundamentales de las minorías en su tierra natal. Ante tales situaciones, hay que reconocer que estas intervenciones suponen soslayar el derecho público internacional, según el cual la soberanía de los Estados es imprescriptible.

### **El principio de no intervención**

El principio de no intervención en los asuntos internos de un Estado es una regla de Derecho Internacional Consuetudinario, que obliga a todos los Estados y está recogida en:

- El artículo 2.4 de la Carta de las Naciones Unidas (NU).
- La Resolución (RES) 2625 de la Asamblea General (AG) de las NU, de fecha 24-10-70.
- El Acta Final de la Conferencia de Helsinki del 2-8-75.
- La RES de la AG del 9-12-91.
- La sentencia del Tribunal Internacional de Justicia de La Haya del 27-6-86.

Sin embargo, en determinadas circunstancias se admite la intervención, por lo que este principio no debe tener un carácter absoluto ni excluyente.

### **La Carta de las Naciones Unidas**

Con anterioridad a la promulgación de la Carta de las Naciones Unidas no ha existido en el Derecho Internacional Consuetudinario legitimación para las intervenciones por razones humanitarias; no obstante, se impone la necesidad de emplear la fuerza en acciones de socorro como un imperativo moral de la Humanidad, que incluso debe llevarse a cabo en contra de la voluntad del Estado soberano.

El artículo 1.1 de la Carta de las Naciones Unidas especifica que uno de los propósitos de éstas es el de «Mantener la paz y la seguridad internacional, y con tal fin tomar medidas eficaces para prevenir y eliminar las amenazas a la paz». Aun cuando esta Carta representa un avance sobre las medidas directas que eviten lo que pueda poner en peligro la paz y la seguridad internacional, la existencia del derecho de veto por parte de las cinco potencias que son miembros permanentes del Consejo de Seguridad (CS) les ha restado eficacia.

El artículo 2.4 prohíbe el uso de la fuerza, con las excepciones previstas en los artículos 42, 51 y 107 que se exponen a continuación:

- El artículo 42 indica «que el Consejo de Seguridad podrá ejercer por medio de fuerzas aéreas, navales o terrestres la acción que sea necesaria para mantener o restablecer la paz y la seguridad internacionales».
- El artículo 51 expresa que «ninguna disposición de esta Carta menoscabará el derecho inmanente de legítima defensa, individual o colectiva, en caso de ataque armado contra un Miembro de las NU».
- El artículo 107 autoriza las acciones que se derivan de la segunda guerra mundial con respecto a un Estado enemigo de cualquiera de los signatarios de la Carta.

El artículo 2.7 establece, como se ha indicado anteriormente, el principio de no intervención; no obstante admite la posibilidad de intervenir especificando que «dicho principio no se opone a la aplicación de las medidas coercitivas prescritas en el Capítulo VII, lo que permite realizar una intervención legal de mantenimiento de la paz».

El artículo 11 otorga a la AG responsabilidades en el mantenimiento de la paz y seguridad internacional. Los poderes que se le otorgan vienen definidos en el mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales... y podrá también hacer recomendaciones a tales principios a los Miembros o al CS o a éste y a aquéllos».

El artículo 24 confiere al CS la responsabilidad del mantenimiento de la paz y seguridad internacional. Los poderes que se le otorgan vienen definidos en los Capítulos VI (Arreglo pacífico de las controversias), VII (Acción en caso de amenazas a la paz, quebrantamientos de la paz o actos de agresión), VIII (Acuerdos regionales) y XII (Régimen Internacional de Administración Fiduciaria).

El abuso del uso del veto obstaculizaba con exceso las acciones del CS y, como consecuencia, en el año 1950, la AG promulgó la RES 377/50 denominada Resolución Acheson, «Unidos por La Paz», que permite a la AG hacer recomendaciones y autorizar el empleo de la fuerza armada para mantener o restablecer la paz. Acciones que hasta entonces estaban reservadas al CS.

Esta resolución suponía la ampliación de la seguridad colectiva a los conflictos en los que pudiera estar implicada alguna de las grandes potencias. Creó un órgano nuevo llamado «Comité para las Medidas Colectivas» que era el equivalente al Comité de Estado Mayor del CS y propició la creación de una «Comisión de Observación de la Paz» con el cometido de vigilar la tensión internacional, proporcionando la autorización a la AG para reuniones de urgencia, análogamente a como lo viene haciendo el CS.

De este modo toda operación de mantenimiento de la paz puede estar decidida por el CS o por la AG.

## Intervenciones lícitas e ilícitas

La práctica internacional contemporánea admite un derecho a intervenir, a pesar de la existencia del principio de no intervención. En general, puede decirse que una intervención será lícita cuando exista una causa justificada que elimine su aspecto antijurídico.

Las intervenciones pueden considerarse lícitas en los siguientes casos:

1.º *Cuando se deriven del cumplimiento de un tratado especial o de una norma abstracta*

Éste es el caso previsto en el artículo 5 de la OTAN, en el que se autoriza la intervención con empleo de fuerza armada, apoyándose en el artículo 51 de la Carta de las Naciones Unidas, que textualmente expresa:

«Las Partes acuerdan que un ataque armado contra una o más de ellas, que tenga lugar en Europa o en América del Norte, será considerado como un ataque dirigido contra todas ellas y, en consecuencia, acuerdan que si tal ataque se produce, cada una de ellas, en ejercicio de legítima defensa individual o colectiva reconocido por el artículo 51 de la Carta de las Naciones Unidas, ayudará a la Parte o Partes atacadas, adoptando seguidamente, de forma individual y de acuerdo con las otras partes, las medidas que juzgue necesarias, incluso el empleo de la fuerza armada, para restablecer y mantener la seguridad en la zona del Atlántico Norte».

2.º *Legítima defensa de terceros*

Participa de todos los requisitos de la legítima defensa individual, denominada legítima defensa colectiva en el citado artículo 51 de la Carta, que dice así:

«Ninguna disposición de esta Carta menoscabará el derecho inmanente de legítima defensa, individual o colectiva, en caso de ataque armado contra un Miembro de las Naciones Unidas, hasta tanto que el Consejo de Seguridad haya tomado las medidas necesarias para mantener la paz y la seguridad internacionales. Las medidas tomadas por los Miembros en el ejercicio del derecho de legítima defensa serán comunicadas inmediatamente al Consejo de Seguridad, y no afectarán en manera alguna la autoridad y responsabilidad del Consejo conforme a la presente Carta para ejercer en cualquier momento la acción que estime necesaria con el fin de mantener o restablecer la paz y la seguridad internacionales.»

La legítima defensa se produce ante un ataque armado injustificado; requiere una reacción inmediata que sólo debe durar hasta que el CS tome las medidas necesarias.

3.º *Ante la petición oficial por parte de un gobierno legal agredido*

Requiere la existencia de un tratado o acuerdo defensivo y, en su defecto, el consentimiento, jurídicamente válido, por parte del Estado agredido.

4.º *Ante una autorización de un Estado para intervenir en sus asuntos internos*

Para garantizar los acuerdos de paz, el desarrollo de elecciones libres, etcétera.

5.º *Por parte de un Estado para proteger las vidas de sus ciudadanos en el extranjero*

Esta protección ha estado siempre considerada por el Derecho Internacional Consuetudinario como un derecho y un deber del Estado al que pertenecen. Hay tratadistas que la hacen extensiva a la protección de sus bienes, pero una vez reconocida internacionalmente la legalidad del principio de nacionalización de dichos intereses por parte del Estado, dentro de cuyo territorio están, no parece que deba considerarse tal extensión.

6.º *Como consecuencia del cumplimiento de una resolución del CS de las NU para salvaguardar la paz y la seguridad internacionales*

7.º *Cuando la Comisión de los Derechos del Hombre o la AG condenan a un país por violación de los derechos del hombre*

8.º *Para intervenir por causas humanitarias o de la Humanidad*

El motivo principal es la protección del individuo frente a los desmanes del Estado, tales como los crímenes de guerra, los genocidios o la violación flagrante de los derechos humanos, que ponen en peligro la vida o la integridad física de los seres humanos. Aun cuando, como se ha indicado anteriormente, no existe en el Derecho Internacional anterior a la Carta de las NU la legitimación de las intervenciones humanitarias y no se ha podido avanzar en el reconocimiento internacional al derecho de asistencia humanitaria a las víctimas de los conflictos, existe, sin embargo, la necesidad perentoria de emprender acciones de socorro en fuerza. Se trata de un deber de «injerencia humanitaria» ante el derecho de las víctimas a ser socorridos, que debe llevarse a cabo en contra, incluso, de la voluntad del Estado soberano.

Esta intervención debe ser limitada en el tiempo y, por consiguiente, no se justifica su permanencia cuando se haya logrado el objetivo humanitario. Se trata, por tanto, de acciones puntuales y concretas.

La práctica internacional viene demostrando que las intervenciones por razones humanitarias han existido en muchas ocasiones sin que la comunidad internacional se haya manifestado en contra. En el año 1988, el CS, por RES 43/131, a propuesta de Francia, concedió este derecho de injerencia por primera vez. Asimismo el CS, RES 688/91, de fecha 5-4-91, admitió también este derecho en favor de los rebeldes kurdos, represión que suponía una amenaza para la paz y la seguridad internacional. Basada en esta resolución se llevó a cabo una operación armada con fin humanitario, consagrándose de este modo el derecho de injerencia humanitaria con empleo de la fuerza.

Posteriormente la ONU ha promulgado varias resoluciones que han autorizado la intervención en la antigua Yugoslavia, en Somalia y en Uganda por razones humanitarias.

Las intervenciones pueden considerarse ilícitas en los siguientes casos:

- La agresión directa a un Estado soberano.
- El apoyo al agresor en el supuesto anterior.
- El apoyo a grupos internos para fomentar la iniciación de un conflicto.
- Ante un conflicto armado de carácter interno que no cuente con la autorización legal del Estado que lo sufre en el norte de Irak, ante la represión del pueblo kurdo, con la excepción de una práctica humanitaria propuesta por el CS ante situaciones graves de violación de los derechos humanos o de la existencia de un peligro evidente para la paz y la seguridad internacional.
- Para cambiar el sistema político o la política exterior de un Estado soberano, o la declaración de independencia de un nuevo Estado.

## **La diplomacia preventiva y las operaciones para el mantenimiento de la paz**

En 1956 Egipto nacionalizó unilateralmente el canal de Suez, prescindiendo de los derechos de explotación que tenía la compañía franco-británica por un período de 99 años. Una fuerza combinada de estas dos naciones efectuó un desembarco anfibio y aéreo. La AG exigió la retirada de las tropas haciendo uso de la RES 377/50. Esta decisión fue firmemente apoyada por las dos superpotencias, ante lo cual se canceló la operación. Francia, el Reino Unido e Israel cometieron una agresión contra Egipto. A pesar de la derrota sufrida, Egipto fue el país ganador, ya que consiguió ayuda económica y técnica para la construcción de la gran presa de Assuan. Para la URSS también fueron favorables las consecuencias de esta crisis, que distrajo la atención internacional sobre su intervención en Hungría, inició su influencia en el mundo árabe y propició las condiciones para la presencia de sus fuerzas nava-

les en el Mediterráneo. El fracaso de esta operación militar supuso, de hecho, el fin de la era colonial.

La solución de esta crisis dio lugar a un sistema de seguridad denominado de «Diplomacia Preventiva», con la aparición de un nuevo tipo de intervenciones, las operaciones para el mantenimiento de la paz (OMP), no incluidas en la Carta. De acuerdo con este sistema, toda operación para el mantenimiento de la paz (*peace keeping*) podía estar decidida por el CS o por la AG y recomendaba a los miembros contribuir a la constitución de una fuerza simbólica que no era de combate sino de separación, con los cometidos de vigilancia de fronteras, comprobación de un armisticio, del cese de las hostilidades, del cumplimiento de las condiciones previamente establecidas, del alto el fuego, etc. Las fuerzas de las superpotencias estaban exentas de participar y la composición de la fuerza estaba fijada por el secretario general. La participación era voluntaria. La Secretaría General era el órgano principal de este sistema de seguridad, que siguió vigente hasta el final de la guerra fría, en 1989.

La diplomacia preventiva se establecía en todos los ámbitos, a excepción de los conflictos internos, así como en las zonas de influencia exclusiva de las superpotencias. De lo que se trataba era de evitar el enfrentamiento entre los dos Grandes en los conflictos de poca entidad. Dentro de esta categoría de operaciones está la de «restablecimiento de la paz» (*peace making*), aunque no pertenezca al concepto genérico de diplomacia preventiva. Las operaciones de mantenimiento y restablecimiento de la paz se pueden definir como operaciones no coercitivas realizadas bajo la dirección del secretario general de las Naciones Unidas. El principal inconveniente con el que han tropezado este tipo de intervenciones ha sido su financiación, puesto que los Estados que aportaban las fuerzas carecían de la suficiente capacidad económica para soportarlas. Esto requería el acuerdo implícito de las superpotencias necesarias para la obtención de su apoyo logístico y económico.

### Síntesis histórica de las intervenciones más importantes

A propuesta del CS, los Estados Unidos y 13 países más intervinieron en Corea del Sur, que había sido invadida por Corea del Norte. Se logró restablecer la situación anterior al conflicto pero no eliminar sus causas, ya que no se consiguió la reunificación de Corea. La intervención fue lícita.

En Vietnam el problema colonial quedó resuelto con la retirada de Francia y el problema político se resolvió con la victoria militar del Vietnam del Norte. Las desavenencias entre los miembros permanentes del CS impidieron la paz durante 30 años. Los Estados Unidos intervinieron en apoyo del gobierno legítimo de Vietnam del Sur, que había solicitado su ayuda. Vietnam del Norte intervino en apoyo de lo que consideraba una causa justa.

China lo hizo para proteger a los vietnamitas del Norte de los ataques aéreos de los norteamericanos. La realidad es que todos los participantes violaron el Derecho Internacional con intervenciones ilícitas que no respetaron los acuerdos establecidos.

En 1956, fuerzas soviéticas invadieron Hungría para aplastar una revuelta popular originada por una política económica que había convertido a los obreros en esclavos del Estado. La URSS justificó la intervención para «ayudar a los comunistas húngaros frente a los elementos contrarrevolucionarios al servicio de Occidente».

En el Líbano se produjo, en 1958, una insurrección preparada en Siria; su gobierno solicitó la ayuda de los Estados Unidos, que desembarcaron infantes de Marina para lograr la normalidad en las elecciones. El conflicto tuvo una solución diplomática, a pesar de que los insurrectos pretendían la integración en una gran nación árabe.

En los años 1960 y 1964 Bélgica intervino militarmente en el Congo por razones humanitarias.

En 1965 se realizó una intervención armada de los Estados Unidos para protección de sus ciudadanos en la República Dominicana.

En 1968, tropas del antiguo Pacto de Varsovia invadieron Checoslovaquia, cuyas reformas políticas y económicas consideraban desviacionistas. Esta intervención de la URSS y de sus países satélites se justificó con el concepto de «soberanía limitada», conocido como doctrina Breznev (aunque esta doctrina no figura escrita en ninguna parte).

En 1975 Sudáfrica intervino en Angola con la autorización de la potencia administradora, Portugal, por razones humanitarias.

Francia ha intervenido en 1978 en el Zaire y en el Chad por razones humanitarias y protección de sus ciudadanos nacionales. En el Chad, las diferencias raciales, la rebelión de las minorías musulmanas y los deseos expansionistas de Libia ocasionaron varios conflictos en los que Francia intervino amparándose en el acuerdo cuatripartito existente entre Francia, Camerún, la República Centroafricana y el Chad. Las Naciones Unidas dictaron resoluciones condenatorias por las intervenciones del Sudán, Egipto y Libia. La Unión de Estados Africanos (UEA) intervino en el restablecimiento de las fronteras.

Zimbabue declaró unilateralmente su independencia, que no fue aceptada por su antigua potencia colonizadora, el Reino Unido, que inició un bloqueo económico. Mozambique y Zambia apoyaron movimientos guerrilleros, se produjeron diversas intervenciones extranjeras, de tipo logístico, por parte de China y de la URSS, y de tipo político y diplomático, por parte de los Estados Unidos y del Reino Unido.

En Namibia las causas y el desarrollo del conflicto fueron análogos a los de Zimbabue. Sudáfrica desoyó la resolución de la AG, le negó la independencia aplicando leyes racistas, considerando que esta secesión suponía una

pérdida sensible de minerales estratégicos. Desde los países vecinos soportó el apoyo a los movimientos guerrilleros.

Sudáfrica intervino militarmente en Angola que, al igual que Zambia, se identificaba con Namibia como antiguo país colonizado.

Libia declaró unilateralmente como mar territorial las aguas del golfo de Sirte. Los Estados Unidos emprendieron acciones de represalia en 1981, 1986 y 1989, que terminaron con dicha decisión. Estas acciones fueron de dudosa legalidad, ya que la RES 2625 de la AG prohíbe las acciones de represalia en tiempo de paz.

Somalia invadió temporalmente Ogaden, en Etiopía. Posteriormente estalló una terrible guerra civil entre las tribus del norte y las del sur. El CS promulgó varias resoluciones para poner fin a la guerra civil que agravaba el sufrimiento de una población extremadamente pobre. Las NU solicitaron el apoyo de la OUA, de la Organización de la Conferencia Islámica y de la Liga de los Estados Árabes. Los Estados Unidos intervinieron en fuerza para posibilitar los acuerdos de paz y garantizar la distribución de los víveres enviados por la comunidad internacional. Finalmente los Estados Unidos retiraron sus fuerzas sin que la guerra civil haya terminado.

En Afganistán, la intervención soviética defendía la hegemonía colonialista, en lugar del sistema marxista-leninista. Esta nación pertenecía a su zona de influencia, ya que desde su territorio se podían desestabilizar las repúblicas islámicas del Asia Central soviética.

Los Estados Unidos, haciendo uso del artículo 52 de la Carta de las Naciones Unidas, han presentado el problema de los conflictos de los países centroamericanos a la Organización de Estados Americanos (OEA), en la que, además de no existir el derecho de veto, ejerce gran influencia. Los conflictos en estos países afectan más o menos directamente a los intereses económicos y políticos de los Estados Unidos. Ya en 1954 la OEA había calificado al comunismo internacional como una amenaza a la independencia de los Estados americanos.<sup>24</sup>

Guatemala sufrió la invasión de una fuerza expedicionaria procedente de Honduras y de Nicaragua. Guatemala recurrió al CS, pero los Estados Unidos desviaron la protesta hacia la OEA con el argumento de que el CS no debía intervenir mientras no se agotase la vía de la OEA, conforme a lo establecido en el referido artículo 52. Los Estados Unidos apoyaron posteriormente al gobierno de Guatemala frente a las guerrillas comunistas. Finalmente, los procesos de paz realizados por los países que constituyeron el denominado Grupo de Contadora pacificaron el país.

En Cuba la existencia de un régimen comunista ha dado lugar a una crisis con los Estados Unidos, crisis que aún continúa. Al principio éstos establecieron un embargo comercial. Ante la instalación de misiles balísticos soviéticos en el territorio cubano, los Estados Unidos, autorizados por la OEA, iniciaron un bloqueo naval argumentando una situación de legítima defensa pre-

ventiva, de difícil aceptación por su carácter subjetivo. La crisis se resolvió con la retirada de los misiles por parte de la URSS. En 1992, la OEA, con el beneplácito de la ONU, autorizó nuevas sanciones económicas, fundándose en que según el Derecho Internacional todo Estado tiene libertad plena para interrumpir sus relaciones económicas con otro Estado.

En Nicaragua, los Estados Unidos intervinieron por análogas razones, emprendiendo acciones diplomáticas, económicas y de ayuda militar a las fuerzas contrarrevolucionarias. El Tribunal Internacional de La Haya, ante la implicación norteamericana en las operaciones de minado de puertos, exhortó a los Estados Unidos para que cesasen sus acciones en contra de la independencia política de dicho país.

Este conflicto fue resuelto por la promulgación del Acta sobre la Paz y la Cooperación en Centroamérica en la Conferencia de la isla de Contadora, que en 1983 inició el proceso de paz global, que se materializó en el Acuerdo de Esquipulas II, apoyado por la ONU y por la OEA, por el cual los países centroamericanos se comprometían a iniciar un proceso de democratización, a promover un diálogo nacional, a decretar una amnistía general, a conseguir el cese del fuego y a realizar elecciones libres.

En El Salvador, análogamente, en 1981 estalló la guerra civil entre guerrilleros izquierdistas y el gobierno. Los Estados Unidos intervinieron en 1985 apoyando con medios logísticos e instructores militares. El conflicto se resolvió en el marco del Acuerdo de Esquipulas II.

En la isla caribeña de Granada, los Estados Unidos intervinieron en fuerza en el año 1983, argumentando la protección de súbditos norteamericanos que habían sido recluidos, aunque puede considerarse que el verdadero motivo fue la amenaza que suponía la instalación de un régimen prosoviético dispuesto a instalar una base aérea para la URSS.

En Panamá, nación tan vinculada geoestratégicamente a los Estados Unidos, estalló una guerra civil. Éstos invadieron militarmente el país repeniendo a su presidente electo, Endara, y apresando al general Noriega, enemigo declarado de la política norteamericana, que ostentaba dictatorialmente la presidencia del país, y al parecer relacionado con el tráfico de drogas. Este general fue trasladado a los Estados Unidos para ser juzgado por sus delitos. La intervención contó con el apoyo popular panameño, pero fue fuertemente contestada por las naciones iberoamericanas.

En 1992 Irak invadió Kuwait con el fin de apropiarse de sus pozos de petróleo, resolver sus problemas económicos y de este modo convertirse en el árbitro mundial del mercado de petróleo. Los Estados Unidos establecieron inicialmente, y de una forma unilateral, el bloqueo naval, lo que en principio parece una medida de dudosa licitud. Al no existir discrepancias entre las dos superpotencias, el CS actuó con celeridad y coherencia, promulgando todas las medidas previstas en los artículos 41 y 42 de la Carta de las Naciones Unidas, haciendo uso del artículo 43 que obligaba a los Miembros a poner a dis-

posición del CS «las fuerzas armadas, la ayuda e incluso el derecho de paso». El conflicto se resolvió restableciendo la soberanía en Kuwait gracias a las operaciones militares combinadas «Escudo del Desierto» y «Tormenta del Desierto» lideradas por los Estados Unidos, que pusieron de manifiesto la fortaleza y eficacia de las fuerzas armadas norteamericanas, así como la colaboración decidida de los distintos países de la comunidad internacional, entre ellos España. En estas operaciones intervinieron por vez primera fuerzas de la Unión Europea Occidental.

En Yugoslavia la solución creada por el mariscal Tito fue completamente artificial. Todas las repúblicas yugoslavas se negaron a construir una convivencia política, creando un vacío político que ha dado origen al conflicto actual. La comunidad internacional no prestó asistencia política y económica a un nuevo sistema de convivencia necesario, limitándose a ser guardián de los derechos humanos, a contener la lucha sin tratar de eliminarla. La UE no tenía política propia y puso en práctica una política alemana, que se materializó con el reconocimiento, por parte de Alemania, de Croacia y Eslovenia como Estados independientes, reconocimiento que fue seguido por la UE, lo que evidentemente fue un error, al no considerar lo que iba a ocurrir una vez disuelta Yugoslavia.

En 1992 Bosnia-Herzegovina se declaró independiente y fue reconocida por la ONU como Estado soberano, lo cual fue también un tremendo error, ya que entre otras razones no había sido nunca un Estado independiente, y que en su interior existían tres comunidades totalmente diferentes que iniciaron la guerra civil de todos contra todos, lo que complica extraordinariamente la solución al conflicto. A su vez, cada una de las tres comunidades ha querido constituirse en Estado independiente, atomizándose en la República serbia de Bosnia, ortodoxa, la República croata de Herzer-Bosnia, católica, y la República de Bosnia-Herzegovina, de mayoría musulmana.

El conflicto armado está alimentado por Serbia, Croacia y por diversos países que de este modo entorpecen la efectividad del bloqueo naval, autorizado por la ONU, ejercido por las fuerzas navales de la OTAN y de la UEO, con el objeto de evitar el suministro de armas a los contendientes.

La ONU con el envío de los «cascos azules» trata de prestar ayuda humanitaria a las poblaciones civiles, de limitar la guerra civil y de impedir que el conflicto se extienda a las otras repúblicas de la antigua Yugoslavia, pero no ha podido conseguir una solución política y global que termine con el conflicto.

Militarmente los serbio-bosnios han vencido, ocupando la mayor parte del territorio de Bosnia-Herzegovina.

Ante la solicitud de la ONU para implicar a la OTAN, Rusia intervino proponiendo, junto con los Estados Unidos, la reordenación del territorio. En el mes de marzo de 1994 se firmó un Acuerdo de Paz y Colaboración entre la República de Bosnia-Herzegovina y Croacia por el que se crea una confe-

deración entre ambos países. Acuerdo que no ha sido aceptado por los serbio-bosnios. Posteriormente se ha formado el denominado Grupo de Contacto, integrado por los Estados Unidos, Rusia, Alemania, Francia y el Reino Unido, que está tratando de llegar a una solución del conflicto, sin que hasta la fecha (diciembre de 1994) se haya conseguido ningún resultado positivo.

La situación política se ha complicado ante la decisión unilateral norteamericana de levantar el embargo de armas a la República de Bosnia-Herzegovina, lo que ha producido un desconcierto entre sus aliados occidentales.

La pretensión serbia de crear el Estado independiente en el enclave de Krajina, ubicado en territorio bosnio y croata, ha venido a complicar más la situación, dando lugar a una fuerte ofensiva serbia que pone una vez más en entredicho el cumplimiento de las múltiples resoluciones de la ONU. A pesar de todo esto, tanto la ONU como la UE están decididas por el momento a mantener a los Cascos Azules que, en cierto modo y en ocasiones, están siendo rehenes de los serbios.

Los Estados Unidos apoyan la existencia de Bosnia-Herzegovina como Estado soberano, tal vez como un gesto conveniente y amistoso hacia los países islámicos; por el contrario, en Europa existe cierta prevención a admitir un Estado musulmán que puede llegar a ser, en su propio territorio, un auténtico caballo de Troya.

La retirada de los Cascos Azules, en el supuesto de que continúe el conflicto armado, es una operación todavía más complicada que la de una retirada anfibia y requiere un planeamiento muy cuidadoso, ya que aquí se presenta un nuevo factor negativo, que es la posible obstrucción de la población musulmana que tratará de impedir la evacuación en aras de su supervivencia. Asimismo los serbios, con su hostigamiento peligroso, han convertido a los Cascos Azules en auténticos rehenes, con lo que están chantajeando a las Naciones Unidas y por consiguiente se benefician en cierto modo de su presencia, que tratarán de prolongar por todos los medios a su alcance hasta que logren su objetivo final.

Rusia pretende que las Naciones Unidas consideren como fuerzas al servicio de la paz y seguridad internacional a las fuerzas propias que intervengan en los conflictos internos y externos dentro de los territorios de la antigua Unión Soviética.

## **El derecho a la injerencia en los conflictos**

De lo expuesto anteriormente se deduce que las intervenciones han sido ilícitas en muchas ocasiones, al haber sido ignoradas las resoluciones de la ONU, lo que ha venido a demostrar que actualmente sólo la fuerza militar garantiza la correcta aplicación del Derecho Internacional Público. Por ello, para conseguir una acción eficaz de las Naciones Unidas será preciso consti-

tuir una fuerza militar internacional de intervención inmediata, de suficiente entidad, formada por unidades pertenecientes a las principales potencias, bajo un mando designado para cada misión con poderes plenos de actuación auxiliado por el Comité de Estado Mayor de la ONU. Esto exigirá a su vez una potenciación de la infraestructura del citado comité cuya existencia está prevista en el artículo 47 de la Carta de las Naciones Unidas.

Al aparecer una controversia entre Estados, un conflicto interno que pueda poner en peligro la paz o seguridad internacional o bien una situación que atente gravemente a los derechos humanos, la ONU deberá:

- 1.º Determinar la amenaza.
- 2.º Iniciar la fase de conciliación.
- 3.º Aplicar las medidas provisionales previstas en el artículo 40 de la Carta de las Naciones Unidas, en el caso de que haya fracasado la fase conciliadora.
- 4.º Adoptar las acciones vinculantes que no impliquen el empleo de la fuerza, de acuerdo con lo previsto en el artículo 41.
- 5.º Decidir la intervención militar, de acuerdo con lo previsto en el artículo 42, que dice así:

«Si el Consejo de Seguridad estimare que las medidas de que trata el artículo 41 pueden ser inadecuadas o han demostrado serlo, podrá ejercer, por medio de fuerzas aéreas, navales o terrestres, la acción que sea necesaria para mantener o restablecer la paz y la seguridad internacionales. Tal acción podrá comprender demostraciones, bloqueos y otras operaciones ejecutadas por fuerzas aéreas, navales o terrestres de Miembros de las Naciones Unidas.»

- 6.º Elaborar el Plan de Operaciones por parte del Comité de Estado Mayor.
- 7.º Designar el Mando y la Fuerza.
- 8.º Elaborar el planeamiento logístico por parte del Comité de Estado Mayor.

La Introducción de la Carta de las Naciones Unidas proclama «la fe en los derechos fundamentales del hombre, en la dignidad y en el valor de la persona humana», por lo que la ONU debe desempeñar un papel fundamental en la garantía de los derechos humanos.

La idea del «Derecho de Injerencia», nuevo en el Derecho Internacional, surgió entre intelectuales franceses e italianos en 1968. Como consecuencia, la ONU —como ya se ha indicado anteriormente—, a propuesta de Francia, promulgó en 1988 la Resolución 43/131 que por primera vez sacó a la luz el

concepto de un «Derecho de Injerencia Humanitario», que se concretó posteriormente, como ya se ha indicado también, en el año 1991 (Resolución 688/91), al autorizar la injerencia por razones humanitarias en el Kurdistán iraquí. Posteriormente se promulgaron otras resoluciones análogas sobre Yugoslavia, Somalia y Bosnia-Herzegovina. Entre éstas merecen destacarse las siguientes:

- Resolución 45/100, de 14-12-90, que introduce los «pasillos de urgencia humanitaria», garantizando que la injerencia humanitaria quedará limitada en el espacio y en el tiempo.
- Resolución 770, de 13-8-92, que autoriza el uso de la fuerza para proteger la distribución de la ayuda humanitaria en la antigua Yugoslavia.
- Resolución 794, de 3-12-92, que exige que «se empleen todos los medios necesarios» para garantizar la distribución de la ayuda humanitaria en Somalia.

Existe jurídicamente gran dificultad para definir los límites a partir de los cuales se hace necesaria la intervención, léase injerencia; no obstante, se está creando un estado de opinión generalizado a favor de una serie de injerencias de carácter humanitario para:

- Apoyar a un Estado en situación de ruina.
- Proteger militarmente a las poblaciones bloqueadas por la guerra.
- Vigilar los acuerdos entre las partes contendientes.
- Proteger militarmente la distribución de la ayuda humanitaria.
- Eliminar un sufrimiento masivo prolongado producido por una guerra o bien por causas naturales de hambre.

En relación con la injerencia, en la ONU hay dos escuelas de pensamiento: por un lado, la de los países occidentales partidarios de la intervención acogiéndose a una interpretación más flexible del artículo 2.7, y por otro, la formada por algunos países del tercer mundo que prefieren una interpretación absoluta del mismo. Aunque, como hemos visto, desde un punto de vista jurídico, resulta forzado; la práctica internacional impone las intervenciones que deberán, en todo caso, hacerse bajo los auspicios de la ONU.

## Conclusiones

*Primera.* El artículo 2.7 de la Carta de las Naciones Unidas es un artículo importante, pero no absoluto, para las intervenciones en los conflictos internacionales o de carácter interno. Debería modificarse en aras de una correcta y clara interpretación.

*Segunda.* Debería incluirse la violación de los derechos humanos fundamentales dentro del Capítulo VII de la Carta, cuyo título es «Acción en caso de amenazas a la paz, quebrantamientos de la paz o actos de agresión».

*Tercera.* El principio de no intervención, tradicionalmente reconocido por el Derecho Internacional, puede superarse también con una interpretación más amplia del concepto de «mantenimiento de la paz y seguridad internacional».

*Cuarta.* Con el fin de evitar cualquier acción unilateral por parte de un Estado, debe establecerse como premisa que las injerencias deben ser propuestas o respaldadas por la ONU, cuya Carta se ha acatado explícitamente en los principales tratados regionales.

*Quinta.* Son difíciles de precisar los límites que separan las intervenciones lícitas de las ilícitas. Para paliar estas dificultades, en conformidad con el artículo 29, se debería crear un comité especial dependiente del Consejo de Seguridad para el análisis de las circunstancias y recomendación al propio Consejo sobre la necesidad de la intervención.

*Sexta.* Para proteger a las minorías internas de cada Estado, se debería convocar una conferencia de ámbito mundial que promulgue una declaración de los «Derechos de los Pueblos».

*Séptima.* Para poder intervenir adecuadamente en los conflictos, la ONU debe tener asignada una fuerza militar de reacción inmediata a disposición del secretario general. Actualmente sus debilidades le impiden llevar a cabo con eficacia sus decisiones.

*Octava.* En los países africanos, la artificialidad de las fronteras propicia las luchas tribales, que se facilitan con la implantación de «santuarios» de fuerzas extranjeras en los países vecinos, desde los que se han producido intervenciones ilícitas.



## BIBLIOGRAFÍA

*Carta de las Naciones Unidas.*

*El derecho de intervención internacional en los conflictos.* Instituto Español de Estudios Estratégicos, 1994.

*El marco jurídico internacional en materia de uso de la fuerza. Ambigüedades y límites.* Bermejo García, Romualdo. Editorial Civitas, 1991.

*El consentimiento, causa de exclusión de la ilicitud del uso de la fuerza.* Díaz Barrado, Cástor. *La injerencia en la doctrina de la ONU.* «El País», 10-2-1994.

*Diplomacia preventiva.* «El País», 13-2-1994.

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

---

Se ruega a los señores suscriptores que, en el caso de no recibir con normalidad la REVISTA u observar errores en la dirección de envío o se encuentra en la situación de «disponible» o en cursos de larga duración, comuniquen por escrito a esta REVISTA GENERAL DE MARINA, Juan de Mena, 3, 2.º, 28071 Madrid, la dirección correcta en donde desea recibir la REVISTA.

Si esta dirección fuese una Dependencia grande, indicar también el destino dentro de ella, así como piso o planta, en el caso del Cuartel General de la Armada y Ministerio de Defensa.

---

---

# ¿HA SIDO SOBREPASADO POR LOS ACONTECIMIENTOS EL CONCEPTO «FUERA DE ÁREA» DE LA OTAN?

Jesús MARIÑO RODRÍGUEZ



## Antecedentes



El Tratado del Atlántico Norte, firmado en Washington el 4 de abril de 1949, fue suscrito por 16 naciones, de ellas, dos americanas (Estados Unidos y Canadá) y las demás europeas. Inspirado en el artículo 1.º de la Carta de las Naciones Unidas establece, en su artículo 5.º, que un ataque armado a cualquiera de sus miembros, a uno u otro lado del Atlántico, será considerado un ataque a todos ellos; en el artículo 6.º se especifica la zona en la que será

de aplicación cuanto previene el artículo 5.º. Los límites geográficos de la Alianza comprenden todos los territorios de las partes en Europa o en América del Norte situados en la región del Atlántico Norte, al norte del Trópico de Cáncer.

Desde el principio ha existido una división de opiniones en la OTAN sobre la manera de responder a las amenazas a la seguridad surgidas fuera del área del Tratado. Esta división complicó las negociaciones conducentes a la firma del Tratado del Atlántico Norte en Washington en 1949, porque el asunto «fuera de área», *out of area* (OOA), añadía a los países miembros una dificultad para conseguir el equilibrio entre sus intereses colectivos en el área de seguridad del Atlántico Norte y sus compromisos en otras partes del mundo.

Más aún, conviene saber que en esta materia raras veces se ha logrado el consenso, y la OTAN se ha inhibido de responder a las amenazas «fuera de área», aun cuando éstas se percibieran peligrosas y próximas. Sin embargo, dentro del marco institucional de la Alianza se han mantenido discusiones sobre las amenazas externas.

A lo largo de la existencia de la Alianza se han producido acontecimientos mundiales, tales como la guerra de Corea, la crisis de Indochina, la nacionalización del canal de Suez, la insurrección de Hungría, la crisis de Argelia, el bloqueo de Cuba y la guerra de Vietnam, por citar tan sólo unos cuantos hechos

importantes. La OTAN, a pesar de que alguno o algunos de sus miembros se vieron involucrados en estos hechos, nunca ha respondido o participado como un conjunto en ningún evento situado fuera del área que marca el citado artículo 6.º del Tratado de Washington.

Para contestar a la pregunta del título se contemplan dos etapas diferentes: antes de 1981 y después de 1981.

## Antes de 1981

En los años 70, los Estados Unidos y sus aliados europeos se vieron obligados a realizar una nueva valoración estratégica sobre el desarrollo y evolución de la situación «fuera de área», en especial la concerniente al sudoeste asiático.

Esta evolución, relativa a lo que ocurría y se desarrollaba en el exterior al área del Tratado, se estimaba como potencialmente debilitadora de la cohesión política. Por esta causa, los Estados Unidos concedieron una elevada prioridad a la cooperación «fuera de área» a finales de la década de los 70 y, por otra parte, utilizaron los mecanismos institucionales y consultivos de la OTAN para obtener de los aliados sanciones políticas, compensaciones financieras y contribuciones militares por sus esfuerzos en el sudoeste asiático.

Cuando Carter, a principios de 1980, decidió formar una fuerza de despliegue rápido a lo ancho del mundo —estimulado por la necesidad de disponer de una elevada capacidad de intervención en el golfo Pérsico—, la cuestión de cómo tratar los problemas «fuera de área» volvió a cobrar fuerza en el seno de la OTAN.

Los Estados Unidos trataron varias veces de conseguir que se definiera e hiciera pública una respuesta de la Alianza a la invasión soviética de Afganistán. El Comité de Planes de Defensa de la OTAN (DPC) llegó finalmente a una conclusión consistente en que la Alianza debería desarrollar un programa para acelerar los compromisos de defensa que se habían acordado con anterioridad.

Durante 1980 apareció formalmente en la OTAN el término «fuera de área» dentro de la política de la Alianza. Las resultas de esta adopción pueden verse reflejadas en un comunicado del DPC, en el que se dice: «La situación actual tiene serias implicaciones para la seguridad de los países miembros... Para (defender) los intereses de los miembros de la Alianza, *aquellos países que están en condiciones de hacerlo así* deben emplear sus mayores esfuerzos para ayudar a alcanzar la paz y la estabilidad en el sudoeste Asiático».

La frase clave —*países que están en condiciones de hacerlo así*— reflejó la muestra de que sólo algunos miembros determinados tenían la voluntad y la capacidad de actuar más allá del teatro europeo. El Consejo del Atlántico Norte (NAC) publicó un comunicado que ponía objeciones al delicado problema de la cooperación OTAN «fuera de área», dando su acogida a las acciones toma-

das por países a título individual: «En condiciones de contribuir a la paz y estabilidad en la región». Los ministros de Defensa «...acordaron que sería esencial estar preparados contra la eventualidad de una diversión de las fuerzas NATO-ALLOCATED que los Estados Unidos y otros países podrían verse obligados a llevar a cabo para salvaguardar los intereses vitales de las naciones miembros fuera del área del Tratado del Atlántico Norte»; también aceptaron la importancia de «...disponer de instalaciones de apoyo al movimiento (*transit facilities*)», así como «Apoyo de la nación anfitriona para facilitar la recepción y empleo de fuerzas de refuerzo» para equilibrar el reposicionamiento de las fuerzas estadounidenses asignadas a misiones «fuera de área». A nivel político fue difícil obtener el consenso, cuestión que puede verse reflejada en el comunicado del NAC de diciembre de 1980:

«Los miembros de la Alianza están preparados para actuar en la reducción de la tensión en el área y, de manera individual, para contribuir a la paz y estabilidad en la región, en tanto que protegen sus intereses vitales económicos y estratégicos.»

El foro político de la OTAN, como herramienta de manejo de los problemas «fuera de área» de la Alianza, se mantuvo irrelevante en gran parte.

## Después de 1981

Debido al gran énfasis puesto por el presidente Ronald Reagan en los motivos y problemas relacionados con el tema «fuera de área», el NAC hizo su primera referencia explícita a esta materia en diciembre de 1981. Posteriormente, en 1982 el Consejo Atlántico formuló una declaración más directa en la que se decía:

«Los aliados reconocen que ciertos acontecimientos fuera del área del Tratado puedan afectar a sus intereses comunes como miembros de la Alianza.»

Conviene hacer notar que en esta declaración del NAC aparece por primera vez el término «Intereses Comunes».

El aserto del NAC tuvo su prueba real cuando se produjo la crisis del Golfo, en 1986/87. Fue entonces cuando los americanos, europeos y la Alianza en conjunto tuvieron que reaprender viejas lecciones olvidadas. Se dieron cuenta de que, a pesar de que existía cierto entusiasmo por involucrar formalmente a la OTAN en el sudoeste asiático, el modelo establecido de diálogo informal bilateral para las cuestiones «fuera de área» entre los socios principales producía resultados mucho mejores.

Esta práctica de consultas informales y coordinación entre los miembros con intereses comunes en asuntos o problemas localizados fuera de Europa se ha desarrollado ampliamente, aplicándose a la conducción de crisis «fuera de área». La evolución de acontecimientos ocurridos fuera del área del Tratado se ha manejado sobre unas bases establecidas *ad hoc*.

En una reunión de los jefes de Estado y Gobierno de los países miembros, celebrada en Bruselas en mayo de 1989, se acordó que los aliados, a pesar de los cambios acaecidos en el ámbito mundial, todavía mantenían una amplia gama de intereses comunes, tanto dentro como fuera de Europa. El comunicado expresaba:

«Los sucesos mundiales que afectan a la seguridad de nuestros intereses son materias legítimas de consulta y, cuando sea apropiado, de coordinación entre nosotros. Nuestra seguridad debe ser contemplada en un contexto más amplio que la sola protección contra la guerra. Así, además de tratar las amenazas regionales como la inestabilidad en el golfo Pérsico, los miembros de la OTAN acuerdan tomar en consideración un amplio grupo de problemas globales.»

No obstante, ambas, política y práctica, están gobernadas por el principio de que la decisión de despachar fuerzas «fuera de área» se hace a nivel nacional, así como las disposiciones para su empleo una vez que estén desplegadas.

## Acontecimientos recientes

Los sucesos más próximos que pueden contemplarse son:

- La guerra del Golfo.
- La desaparición del Pacto de Varsovia.
- La guerra en la ex Yugoslavia.

Muchos de los riesgos a los que ahora se enfrenta la OTAN tienen relación, de alguna forma, con estos acaecimientos.

### *La guerra del Golfo*

La crisis, que comenzó en agosto de 1990, podría haber sido más peligrosa si Sadam Hussein hubiese enviado directamente sus fuerzas contra Arabia Saudí, o los Estados Unidos hubiesen sido menos eficaces a la hora de reunir una coalición internacional sin precedentes.

Dentro de la OTAN, aunque podría alcanzarse el consenso en cuanto a considerar a Sadam Hussein como una amenaza directa a los intereses de la

Alianza, por tratarse de un conflicto «fuera de área», no era concebible que se lograse el consenso para actuar de acuerdo con la Carta de Washington.

Por esta razón se estableció una «alianza de buena voluntad» (*alliance of willing*) y la autoridad para actuar provino de la ONU. La utilización de los cuarteles generales y los medios de la OTAN hizo posible el despliegue masivo de tropas. Participaron en el bloqueo naval, provisión de apoyo o participación en la propia guerra quince de los países miembros de la Alianza. Además, las resoluciones de la ONU dieron legitimidad a las acciones y ayudaron al mantenimiento del respaldo de la opinión pública.

El papel desempeñado por la ONU en la guerra del Golfo estableció un precedente. Por ello, ahora resulta improbable que la OTAN o algún país aislado pueda actuar en defensa de sus propios intereses sin un mandato de las Naciones Unidas o, en su caso, de la CSCE.

### *La disolución del Pacto de Varsovia*

La desintegración de la Unión Soviética y del Pacto de Varsovia, con la consiguiente pérdida de estabilidad que proporcionaba la situación bipolar, ha producido un ambiente en el que pueden florecer un gran número de riesgos. Los países del Este se enfrentan a problemas económicos, disputas fronterizas y étnicas, vacío político, y a los grandes arsenales que permanecen desde la era de la guerra fría. Irónicamente, la situación ha dado paso a un mundo más peligroso y la OTAN tiene que prestar atención a serias amenazas en los márgenes de su área de responsabilidad.

La Alianza ha perdido su viejo objetivo —el enemigo soviético se ha desvanecido, así como su estabilizadora influencia en el Pacto de Varsovia— y de repente se encuentra enfrentada a una nueva gama de problemas. En otras palabras, se ha ampliado la necesidad de atender a la «seguridad» previniendo los riesgos que, producidos fuera de sus límites, afecten a los intereses de la OTAN.

### *La guerra en la ex Yugoslavia*

Aun desconociendo cuál será la conclusión del conflicto, se puede expresar que las acciones en marcha relativas al bloqueo naval, prohibición de uso del espacio aéreo, situación de fuerzas de mantenimiento de la paz en determinadas zonas y ataques a objetivos limitados, se realizan bajo los auspicios de la ONU, y la OTAN ha de esperar la correspondiente resolución para actuar.

Obviamente, por tratarse de una situación viva y con acciones en curso, resultaría trivial anticipar alguna conclusión concreta. De todas formas, se puede decir que existe una lentitud en las acciones, provocada por la necesidad de obtener un mandato previo de la ONU.

## Riesgos actuales

Para proporcionar una indicación de la inestabilidad que pone cerco al territorio de la Alianza, conviene contemplar algunos riesgos que pueden ser una amenaza potencial. De entre ellos se pueden destacar:

- a) Los Balcanes, donde, debido al colapso del régimen comunista de Yugoslavia, han resurgido los problemas étnicos debido a la variada composición nacional. Hay 24 grupos lingüísticos diferentes. Por otra parte, Bulgaria, con su depresión económica y Albania, con su moderno nacionalismo, son indicadores claros de inestabilidad.
- b) El integrismo islámico, con la explotación del descontento social y su autopresentación como solución válida para los problemas de desorientación económica. El integrismo ha alterado el paisaje de la región del Golfo, amenazando repetidamente a Occidente y declarándole la guerra santa; es suficientemente fuerte en Egipto y provoca turbamultas y revueltas en Túnez y Argelia (donde han crecido las fuerzas representadas por el FIS). Por otra parte, nutre al terrorismo, gastando grandes cantidades de dinero en su entrenamiento y en la adquisición de armas de destrucción masiva.
- c) El agua, cuya escasez en el Medio Oriente y norte de África es un hecho, ha sido y es causa de tensiones entre Israel y Jordania, así como Siria e Irak; otro tanto ocurre entre Egipto y Sudán.
- d) El Mediterráneo; la elevada inestabilidad en la orilla sur y Oriente Medio puede considerarse una seria amenaza potencial a los intereses de Occidente, así como a la seguridad de la navegación y al flujo de recursos estratégicos.
- e) El terrorismo, definido como «el uso sistemático, o amenaza de uso, del asesinato y la destrucción, para aterrorizar a individuos, grupos, comunidades o gobiernos para que concedan a los terroristas sus objetivos políticos». El uso del terror no es nuevo y continuará siendo una seria amenaza para la humanidad, por lo que el entendimiento mutuo, la cooperación y colaboración internacionales son necesarios para combatirlo.
- f) La proliferación de armamentos es el mayor problema en Oriente Medio y el norte de África. Muchas naciones en esta zona han adquirido modernos aviones de ataque y municiones guiadas de precisión, en tanto que otras están desarrollando su capacidad de abastecimiento en vuelo para aumentar su autonomía y poder así tener la capacidad de ataque al territorio OTAN. Existe también una escalada en la adquisición de armas químicas y componentes enriquecidos de uranio para las armas nucleares. En un mismo grupo se encuentran Irak, Irán, Libia y Argelia, que reciben municiones y tecnología de China, Corea del Norte y países de la CEI (Comunidad de Estados Independientes).

## **Conclusiones**

Todavía no se ha establecido oficialmente el concepto operativo, a la vista de la situación mundial actual, sobre las actuaciones «fuera de área» de la OTAN.

La Alianza Atlántica no ha tenido, y continúa sin tenerla, ninguna autoridad para llevar a cabo operaciones «fuera de área» bajo sus propios auspicios.

Dos acontecimientos recientes han tenido un profundo efecto sobre la situación mundial actual: la guerra del Golfo y la desaparición del Pacto de Varsovia.

Durante la guerra del Golfo, las resoluciones de la ONU, dentro del derecho internacional, proporcionaron legitimidad a las acciones de los países de la Alianza y ayudaron a mantener el respaldo de la opinión pública a tales actuaciones.

Basándose en la experiencia obtenida desde la guerra del Golfo, la OTAN esperará siempre un mandato de la ONU o de la CSCE para las futuras operaciones «fuera de área». La capacidad de conducir estas operaciones mejorará en el futuro, ya que al no existir una amenaza directa en el «Frente Central», las fuerzas estarán disponibles de forma más rápida. Sin embargo, la desaparición de la URSS y del Pacto de Varsovia ha creado una sustancial inestabilidad.

La OTAN ha perdido su último objetivo —el enemigo soviético se ha desvanecido, así como su influencia en el área del Pacto de Varsovia— y ahora se enfrenta a una nueva serie de problemas.

Los riesgos —tales como los desórdenes étnicos, disputas fronterizas, riesgos económicos, malestar interno, proliferación nuclear y convencional— se han incrementado en número y extendido de tal forma que resulta imposible predecir la naturaleza de cualquier amenaza futura, así como la necesidad de llevar a cabo operaciones «fuera de área» por la OTAN.

En el futuro, la seguridad se alcanzará solamente dentro de un sistema engarzado que comprenda a todos los países participantes en la acción.

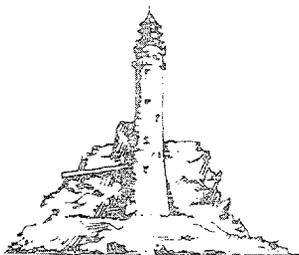
No existe evidencia de que se vaya a producir algún cambio relativo al concepto actual sobre operaciones «fuera de área».

Para obtener el consenso en el ambiente del democrático siglo xx, la OTAN necesita apoyo popular, gobiernos con voluntad de participar en cualquier conflicto y un claro y legítimo mandato.

Posiblemente, la decisión de llevar a cabo operaciones «fuera de área» se mantendrá dentro de lo que los miembros, individualmente, quieran hacer, ya sea de forma independiente o asociados a otro miembro de la Alianza.

La política sobre el concepto «fuera de área» de la OTAN no ha cambiado con los sucesos recientes: la Alianza es todavía libre de actuar y proteger sus intereses dentro del contexto de su Carta y la política existente marcada por el Consejo Atlántico.

La OTAN seguirá reacia a actuar fuera de sus límites bajo su propia autoridad. En su lugar, buscará la aprobación de la ONU o de la CSCE antes de montar cualquier tipo de operación «fuera de área».



#### BIBLIOGRAFÍA

- D. SHERWOOD, Elizabeth: *Allies in Crisis, Meeting Global Challenges to Western Security*. Yale University Press. New Haven and London, 1990.
- NATO facts and figures*. Brussels, 1990.
- Declaration of the Heads of State and Government participating in the Meeting of the NAC in Brussels (29-30 May 1989)*.



## REFLEXIONES SOBRE EL REGLAMENTO DEL SERVICIO MILITAR

### Introducción



N mis anteriores reflexiones, publicadas en la REVISTA GENERAL DE MARINA del pasado mes de diciembre, como conclusión, hice una breve referencia al Reglamento del Servicio Militar, recién aprobado entonces, que según decía «viene a poner el marco de los derechos y deberes de los militares de reemplazo que a los profesionales de la Armada corresponde ahora llenar de contenido práctico y efectivo».

Si ésa fue mi primera impresión, tras una rápida lectura del nuevo texto reglamentario, ahora, después de su más detenido análisis, he de matizar aquella apresurada conclusión. El Reglamento del Servicio Militar no viene a poner ningún nuevo marco, sino a «exponer», para que sea mejor apreciado y observado, el establecido por las Reales Ordenanzas, marco pleno de contenido doctrinal y normativo para garantizar los derechos y deberes de los militares, sean profesionales o de reemplazo. Y lo que a los profesionales de la Armada corresponde hacer ahora, como siempre, es que ese código moral de la Institución Militar alcance pleno vigor y observancia efectiva a todos los niveles.

## **Borrón y cuenta nueva**

La promulgación de toda nueva normativa obedece siempre a una voluntad de cambio, necesaria o conveniente, que hace «borrón y cuenta nueva» de la que está vigente, aunque recoja de ella lo que deba mantenerse. Y siendo así que el marco de derechos y deberes de los militares de reemplazo que establecen las Reales Ordenanzas, como no podía ser de otro modo, se mantiene, ha de entenderse que la voluntad de cambio a que obedece el nuevo Reglamento es la de conseguir que ese marco se respete y se cumpla.

El establecer como normas en favor del militar de reemplazo una serie de conductas y actitudes que deben ser las «normales» del buen ejercicio del mando según el espíritu de las Reales Ordenanzas, tiene resonancias de «toque de atención» para alertarnos sobre la vigencia de ese espíritu en cuanto afecta a los soldados y marineros que cumplen su Servicio Militar, como miembros que son de las Fuerzas Armadas.

El abrir cauces expeditivos en el Reglamento para que el militar de reemplazo pueda apelar directamente a las más altas instancias, si considera que sus quejas o reclamaciones en materia de servicio no son debidamente atendidas por el conducto reglamentario dentro del ámbito de su unidad de destino, así como el crear mecanismos de supervisión e inspección al más alto nivel para conocer las condiciones en que se realiza el Servicio Militar y se garantizan los derechos y deberes de los militares de reemplazo, tiene ecos de admonitoria advertencia que se hace a los mandos, en particular a los que les son más directos e inmediatos, para que se esmeren en darles la consideración y trato que merecen por ordenanza, si a ello no les mueve su propia responsabilidad e iniciativa.

La puesta en práctica del nuevo Reglamento del Servicio Militar, para producir los cambios que pretende, no puede abordarse desde la inercia de los hábitos adquiridos, poniendo sólo la atención en el cumplimiento de lo que de él resulta ser novedoso, pero pasando por alto cuanto es reiteración de «lo mandado», que no por sabido ha de darse por bien cumplido.

## **El Servicio Militar y su coste social**

Con ser importante la garantía de los derechos y deberes del militar de reemplazo, no es el único ni el principal cambio que, a mi juicio, pretende el Reglamento del Servicio Militar. Su objeto, según se expresa en el preámbulo del real decreto que lo aprueba, es completar el desarrollo del nuevo modelo de Servicio Militar establecido por la Ley Orgánica 13/1991 en lo concerniente a su realización, y su finalidad se orienta a «conseguir la mayor eficacia operativa de los Ejércitos con el menor coste personal y social».

El Servicio Militar impone al militar de reemplazo un régimen de vida y de disciplina cada vez más distanciado de los hábitos sociales, en particular de los jóvenes en edad de cumplirlo, y supone además para éstos la hipoteca de un período de su vida en la edad crucial para asentar su porvenir laboral y familiar. Este coste personal y el social, que en muchos casos supone la interrupción de sus aportaciones a la economía familiar y productiva, si siempre fueron aceptados de mejor o peor grado, hoy son causa de polémicas, de insumisiones y del rechazo «programático» de algunos colectivos.

Como respuesta a esta «realidad social» se vienen adoptando medidas tendentes a disminuir esos costes del Servicio Militar. La primera fue reducir el tiempo de permanencia en filas, después el Reglamento de Reclutamiento abordó la progresiva regionalización y la oferta de plazas en lo que se ha dado en llamar un Servicio Militar «a la carta», y ahora este Reglamento introduce mejoras en cuanto a limitación de los horarios de actividad y a ampliación de las cotas de libertad en el tiempo libre del servicio de los militares de reemplazo.

La tendencia a conseguir el menor coste personal y social del Servicio Militar es manifiesta; pero, por el momento, no se corresponde con una tendencia equivalente para lograr la mayor eficacia operativa de los Ejércitos. En el marco de una continuada tendencia restrictiva de los presupuestos de Defensa, la reducción del tiempo de servicio en filas ha ocasionado una considerable disminución de efectivos de marinería y tropa, que agravada por el número de exclusiones a duras penas permite mantener la eficacia operativa de los Ejércitos.

En el caso de la Armada, se mantiene la eficacia operativa de los buques y unidades de la Fuerza con la plena cobertura de sus plantillas de marinería, pero ello a costa de hacer recaer todas las vacantes en los servicios, según un lógico orden de prioridades. La eficacia de éstos se mantiene, pero a costa de un mayor recargo de actividad del escaso personal disponible en sus mermadas plantillas y de la pérdida de su «calidad de vida militar».

Siguiendo un natural pero no deseable orden de prioridades, muchos centros y dependencias han tenido que relajar o suprimir las actividades de instrucción, formación y adiestramiento, para no desatender el material y el funcionamiento de las instalaciones, salvaguardar su seguridad y mantener la eficacia en el cumplimiento de su misión, actividades que, por este orden, en mayor o menor grado, también resultan afectadas.

La incorporación de soldados y marineros profesionales tiende a restablecer lentamente el equilibrio necesario de las plantillas de marinería y tropa, pero no remedia esta situación de partida, que dista mucho de ser la ideal para acometer las necesarias mejoras que pretende el Reglamento, sin que sufra mayor detrimento la eficacia.

## El Servicio Militar y la eficacia

La mayor eficacia de los Ejércitos no es sólo el objeto del Servicio Militar, sino que es también factor determinante del grado de aceptación de los menores costes personales y sociales con que el Reglamento trata de alcanzarla.

El Servicio Militar, según su Reglamento, es «una prestación personal a la Nación que todos los españoles varones tienen el deber de realizar y cuyo desarrollo, de acuerdo con la Ley, debe asegurar una aportación solidaria, efectiva y útil a la defensa de España y de sus intereses nacionales». El militar de reemplazo cumple con su deber al realizar el Servicio Militar y el Ejército que lo encuadra debe cumplir con el suyo, «asegurando» que ese servicio resulte solidario, efectivo y útil para la defensa nacional. ¿A quién sino al que contribuye con su aportación personal ha de darse esa seguridad en respuesta a su sacrificio? ¿Ante quién, con mayor derecho que el que asiste al que lo realiza, debe responderse de que es eficaz y útil su Servicio Militar?

Desde la óptica de un militar profesional resulta fácil ver la utilidad de todo lo que hace o manda hacer en materia de servicio, y también se le alcanza que la eficacia de su unidad, solidariamente con la de las demás, contribuye a la de su Ejército, de las Fuerzas Armadas y de la defensa nacional. Pero, para un militar de reemplazo, a menos que se le explique, no resulta fácil comprender la utilidad y eficacia que reporta a la defensa su servicio, cuando desempeña cometidos «laborales» en un destino que no guarda relación con las armas, los medios de combate y las operaciones militares.

Por mucho que se reduzca el coste personal y social del Servicio Militar, el mínimo que resulte inevitable será siempre excesivo si no se justifica en términos de eficacia. Por muy corto y llevadero que sea el Servicio Militar, al militar de reemplazo se le hará eterno y difícil de sobrellevar si lo considera un tiempo perdido que no sirve para algo útil y eficaz.

## El Servicio Militar reglamentario

El Reglamento está redactado, o al menos ésa es mi impresión, tomando como destino de referencia para la realización del Servicio la «unidad militar», entendida ésta como fracción del ejército formada por hombres, armas, medios y pertrechos, al mando de un jefe militar, con capacidad para cumplir misiones bélicas con autonomía. En una unidad militar así entendida, el soldado o marino es un elemento básico para desempeñar los cometidos tácticos, técnicos, logísticos o administrativos que son necesarios para su funcionamiento, el alistamiento de sus medios humanos y materiales y el mantenimiento permanente de su capacidad operativa. Como exigencia ineludible de esa capacidad operativa, la actividad esencial y característica de una unidad militar en tiempo de paz es la formación, instrucción individual y adiestramiento colectivo de su

dotación y, muy en particular, de los militares de reemplazo, dentro de un régimen castrense de vida y de servicio.

Resulta claro de lo dicho que la normativa reglamentaria es de plena aplicación a los buques y unidades de la Armada que componen la Fuerza, pero habrá de verificarse si puede serlo, con garantía, en el resto de los destinos actualmente dotados por militares de reemplazo.

Como no es mi propósito entrar en clasificaciones y menos aún en descalificaciones, baste para los fines de esta reflexión admitir que no responden al concepto de unidad militar, a efectos del Servicio Militar, aquellos destinos en que los militares de reemplazo no puedan cumplirlo en las condiciones establecidas por su Reglamento.

Hoy son muchos los centros y dependencias en tierra de la Armada en los que el reglamento resulta de difícil aplicación o imposible de cumplir, por ser inadecuadas sus instalaciones, estructura, función y régimen interior para desarrollar las actividades reglamentarias del Servicio Militar. ¿Quiere esto decir que ha de prescindirse en ellos de los militares de reemplazo? Resulta evidente que son necesarios y difícilmente sustituibles en tales destinos, pero también lo es que han de adoptarse medidas para hacer compatible la atención de las necesidades del servicio con las condiciones de prestación del Servicio Militar.

La figura del Ayudante Mayor, tradicional en la Armada, responde exactamente a esa necesidad. En los centros y dependencias de tierra, cuya estructura y actividad responde a las necesidades de una función técnica, logística o administrativa, la dotación de marinería y tropa no profesional que tiene asignada no es básica para su función, sólo desempeña cometidos necesarios, pero marginales respecto a los del centro o dependencia. Pero, como fuerza de guarnición en él acuartelada, tiene además los cometidos básicos que son propios de una unidad militar en orden a la defensa del recinto militar, la protección de sus instalaciones, la seguridad interior, el auxilio exterior, el mantenimiento de la disciplina y el orden interno y la atención de todas las exigencias que son propias del carácter militar del establecimiento. El militar de reemplazo es el elemento básico de esa unidad que, con sus mandos naturales, está a las órdenes del Ayudante Mayor, su jefe inmediato, responsable del cumplimiento de tales misiones ante el jefe o director del centro o dependencia.

La potenciación de la función de mando de los Ayudantes Mayores y de la estructura de la unidad militar a sus órdenes, con particular atención a la selección de los comandantes de brigada de marinería, la prevalencia del régimen castrense de vida sobre el régimen laboral y la equilibrada dedicación a las actividades de formación, instrucción y adiestramiento para sus misiones básicas, respecto a la que exigen los cometidos marginales dentro de las dependencias, son otros tantos condicionantes para que el Servicio Militar pueda cumplirse en ellas conforme a su Reglamento.

En los destinos en que la dotación de marineros de reemplazo no tenga la entidad, estructura o medios para constituir una unidad militar y actuar como tal habrán de adoptarse otras medidas para que, en ningún caso, el militar de reemplazo preste su servicio normal en otras condiciones que las que la normativa establece, pues ello forma parte también de sus derechos y deberes, cuyo respeto ha de garantizarse.

La concentración de los múltiples núcleos de dotación de marinería, pequeños, mermados por las vacantes y dispersos en los más varios destinos, integrándolos en las unidades militares de dependencias próximas, sería una de las medidas que facilitarían la aplicación del Reglamento, pues, mejorando así la cobertura de sus plantillas, éstas podrían atender las necesidades básicas del conjunto con menor recargo de actividad y mayor «calidad de vida militar» de la marinería y tropa. Ello sin contar otras ventajas, como suprimir acuartelamientos, instalaciones y servicios hoy infrautilizados, que absorben recursos humanos y económicos notoriamente desproporcionados respecto a su utilidad que, en muchos casos, sólo alcanza a autosatisfacer las necesidades de la dotación mínima que requiere el mantenerlos en funcionamiento.

## Conclusión

La aplicación efectiva y el puntual cumplimiento del Reglamento del Servicio Militar no puede quedar confiada sólo al celo y disciplina de los profesionales. Son también necesarias medidas orgánicas y administrativas para facilitar y hacer posible su puesta en práctica, no sólo en el ámbito de competencias de la Armada, sino en la de otros niveles.

El restablecimiento del equilibrio de las plantillas de marinería y tropa y el relevo de los militares de reemplazo de todo destino o cometido que interfiera o resulte incompatible con el cumplimiento del Reglamento no podrá hacerse sin la incorporación de personal o la contratación de servicios, medidas que exceden de la competencia de la Armada cuando rebasan los cupos establecidos por la Administración Militar en sus convocatorias y presupuestos. Doy por sentado que no es éste el mejor momento para recabar tales medidas, cuando se imponen recortes presupuestarios y reducciones de personal, pero el Reglamento ya está vigente y obliga a todos a cumplirlo y a hacerlo cumplir.

Velar por que se aplique el Reglamento o controlar las condiciones generales en que se realiza el Servicio Militar y se garantizan los derechos y deberes del militar de reemplazo implica la supervisión e inspección, no tanto para controlar y corregir los incumplimientos como para prever y prevenir que éstos se produzcan, máxime cuando, como he tratado de probar, son patentes las dificultades que existen para aplicarlo.

Miguel MOLINERO FERNÁNDEZ



# EL CONFLICTO DE BOSNIA DESPUÉS DE BIHAC (II)

## Introducción



En la primera parte de este trabajo, se analizó la actuación de la OTAN y de la ONU durante el pasado mes de noviembre, con ocasión de la contraofensiva serbia en el enclave bosnio de Bihac, que siguió a una desafortunada ofensiva de la Armija (ejército musulmán) en dicho enclave.

Bihac es una porción de terreno de unos 400 km<sup>2</sup>, de población mayoritariamente musulmana, emplazada al NW de Bosnia, que limita con la región croata de Krajina, de población mayoritariamente serbia y autoproclamada independiente de Croacia. Como puede apreciarse en la ilustración que se acompaña, Bihac es una bolsa que se interpone entre la parte Norte de Bosnia, totalmente ocupada por los serbios (y a su vez unida a Serbia por el Este) y Krajina. Su importancia estratégica es clave para las tres etnias en lucha. Para los serbios de Bosnia, porque les permitiría enlazar con sus hermanos de Croacia y crear una Gran Serbia, mayor aún que la ya conseguida hasta ahora mediante el empleo de la fuerza. Para Croacia, porque se enfrenta a la amenaza de una Krajina cada vez más fuerte y respaldada militarmente; como consecuencia, Croacia perdería un tercio de su país y quedaría dividida en dos. Para el gobierno bosnio, por último, porque ve que los serbios no solamente rechazan el Plan de Paz, sino que aspiran a arrebatarles aún más territorios de los pocos que les quedan.



## La campaña de otoño de Bihac

A diferencia de la postura de firmeza y determinación adoptada por la OTAN en el mes de marzo de 1994, que tan buenos resultados produjo en Sarajevo y otras cinco zonas que fueron declaradas «seguras», en noviembre, Occidente cometió una sucesión de errores encadenados; a mi entender, los siguientes:

- Levantamiento unilateral del embargo naval a Bosnia y Croacia, por parte de Estados Unidos.
- Respuesta excesivamente quirúrgica por parte de la OTAN (ataque a las pistas del aeródromo militar de Udbina, desde el que los serbios de Krajina estaban atacando Bihac) y limitada en sus resultados, acompañada de publicidad del gran despliegue de medios empleados —del orden de 50 aviones— ante una flagrante violación de una zona previamente declarada «segura» por la ONU.
- Falta de libertad de acción de la OTAN, excesivamente sometida a las autorizaciones de la ONU, la cual carece de la necesaria infraestructura para llevar a cabo un seguimiento continuo del conflicto y para la toma de decisiones en «tiempo útil».
- Claudicación de la OTAN ante la toma de Cascos Azules como rehenes, por parte de los serbios, cesando de forma inmediata la actitud de firmeza anteriormente mantenida.
- Inoportuno anuncio de impulsar la ampliación de la OTAN hacia el Este, irritando innecesariamente a Rusia, en el seno del «Grupo de Contacto».

Las consecuencias de estos errores fueron las siguientes:

- Pérdida de autoridad y prestigio de la OTAN y de la ONU ante las partes enfrentadas (recuérdese el posterior desprecio del líder serbio Radovan Karadjic al secretario general de la ONU).
- Erosión de la cohesión interna de la Alianza Atlántica.
- Mostrar a los serbios la «eficacia» de secuestrar Cascos Azules, creando así un peligroso precedente.
- Ruptura de la cohesión del Grupo de Contacto para la antigua Yugoslavia (EE. UU., Rusia, Alemania, Gran Bretaña y Francia), que había resultado vital para moderar la actitud de los serbios.
- Psicosis repentina de retirada de los Cascos Azules desplegados en Bosnia-Herzegovina.

## Modificaciones en el escenario

Posteriormente, con la llegada del invierno, la guerra fue bajando de intensidad. Una nueva mediación internacional, esta vez del ex presidente Carter,

consiguió un acuerdo de «cese de hostilidades» por tres meses que, fue respetado casi hasta el final (a excepción del enclave de Bihac donde, de todos modos, la guerra se ralentizó considerablemente a causa del invierno). Asimismo, la psicosis de retirar los Cascos Azules ha pasado y, de momento, las potencias que tienen fuerzas desplegadas en Bosnia están de acuerdo en mantenerlas allí.

Aparte de este acuerdo, cuyo más probable sino es que sea el preludio de un nuevo recrudecimiento de las hostilidades (en cuanto suban las bajas temperaturas del invierno y empiece a desaparecer la nieve), la novedad más importante ocurrida en los últimos meses en la antigua Yugoslavia la constituye, sin duda, la decisión de Croacia de no prorrogar la autorización para el despliegue de Cascos Azules en su territorio, y que ha forzado a una nueva negociación sobre el despliegue de UNPROFOR.

Croacia cuenta en la actualidad con unos 15.000 Cascos Azules e importantes instalaciones de la ONU desplegadas en ella. Sus emplazamientos son de gran importancia para colaborar en una retirada de las fuerzas de la ONU desplegadas en Bosnia (otros 22.000 hombres), así como para mantener pacificado el conflicto latente entre Croacia y la separatista región de Krajina.

De haberse retirado las fuerzas de la OTAN desplegadas en Croacia, una guerra entre Croacia y los serbios de Krajina hubiera sido mucho más probable y difícilmente los serbios de Bosnia (y de la propia Serbia) habrían permanecido al margen en un conflicto de este tipo. Esta posibilidad no debe ser, de todos modos, descartada y en tal caso los Cascos Azules desplegados en Bosnia se encontrarían en una situación mucho más comprometida que la actual.

Por último, está el hecho bastante probable de que en un futuro próximo Estados Unidos se decida a romper el embargo que pesa sobre el gobierno bosnio y a proporcionarle armamento, como pretenden los líderes del partido Republicano.

Ante todo ello, hay que preguntarse qué hacer con los 22.000 hombres desplegados en Bosnia. Pues bien, sin pretender entrar en un análisis exhaustivo de las posibles líneas de acción que los países con Cascos Azules en Bosnia podrían seguir en el futuro, pasaremos a analizar a continuación las razones que existen en favor de la permanencia en Bosnia y las que abogan en favor de una retirada.

## **Razones para la permanencia**

En principio, el mantenimiento de los Cascos Azules en Bosnia es algo bastante razonable, pues siguen existiendo las razones que en su momento llevaron al actual despliegue. Estas razones son básicamente de índole humanitaria, al tiempo que se intenta evitar una extensión del conflicto. El hecho de que los éxitos alcanzados no sean fácilmente visibles y de que algún sector de

la opinión pública pueda dudar de ellos no debe ocultar su existencia: la realidad es que se han ahorrado muchas vidas y sufrimientos y que la guerra se ha ralentizado considerablemente desde hace un año. Basta imaginarse lo que serían Sarajevo, Gorazde, Tuzla, Mostar, etcétera, si el mundo no hubiera desplegado Cascos Azules en Bosnia. Sin duda, una tragedia mucho peor que la que están viviendo.

De producirse ahora una hipotética retirada de los Cascos Azules, se pondría en peligro la vida de muchos miles de personas que dependen de la ayuda humanitaria (téngase en cuenta que más de 20 convoyes de ayuda recorren diariamente toda Bosnia gracias a la presencia de las fuerzas de la ONU). Además, nada impediría un nuevo y sangriento asedio de Sarajevo, mucho peor que el anteriormente sufrido, así como de otras zonas hoy en día bajo protección de la ONU, en particular de los enclaves situados en Bosnia oriental (Srebrenica, Zepa y Gorazde), geográficamente muy próximos a Serbia. ¿Qué pasaría con sus poblaciones musulmanas?

Sin duda, la retirada de las fuerzas de las Naciones Unidas supondría una tragedia humanitaria y un gravísimo fracaso para la ONU. Desde esta perspectiva, solamente en el caso de que el gobierno de Sarajevo cuente algún día con medios suficientes para defenderse, algo que considero muy difícil, cabría plantearse una retirada. Posteriormente se volverá sobre este punto.

Existen otras razones a favor de mantener la presencia de las fuerzas de la ONU en Bosnia: en primer lugar que, a pesar del desprestigio que en ocasiones pueda haber supuesto la falta de cohesión entre los países con fuerzas desplegadas, y a pesar de los escasos resultados obtenidos por los continuos intentos por llegar a la paz, al menos el mundo ha hecho algo, yo diría que mucho, por mantener en lo posible el orden internacional y los principios por los que debe regirse la convivencia entre las naciones y entre los pueblos. Lo que ocurre es que el despliegue tendría que ser mucho mayor para poder «imponer una paz» que los contendientes parecen empeñados en demostrar que no están dispuestos a buscar por sí mismos. Es decir, habría que pasar del «mantenimiento de la paz» a la «imposición de la paz», lo que exigiría, como digo, un despliegue mayor.

En segundo lugar, Yugoslavia podría no ser el único conflicto grave que surja del antiguo mundo comunista, donde el número de problemas étnicos, territoriales, religiosos, etcétera, es inagotable. Por ello, la ONU, y sobre todo Occidente, desplegando fuerzas en Yugoslavia ayudan a contener ímpetus expansionistas y de intolerancia en otras partes.

Finalmente, otras razones en favor del mantenimiento de los Cascos Azules en Bosnia podrían ser el adiestramiento político y militar en la conducción de complejas crisis, a las que parecemos irremediabilmente abocados, así como el destacamento, mantenimiento y apoyo de importantes contingentes de fuerzas en territorios alejados de los teatros nacionales y en ambientes hostiles.

## Razones para la retirada

Así pues, ¿cuáles son las razones, en estos momentos, para plantearse la retirada de los Cascos Azules? A mi modo de ver, existen dos razones principales. En primer lugar, las consecuencias, anteriormente expuestas, de los errores cometidos en la campaña de otoño de Bihac, en particular la pérdida de autoridad sufrida por la ONU y la OTAN, y la nueva herramienta, cuya eficacia acaban de descubrir los serbios de Bosnia: la toma de Cascos Azules como rehenes. Por tanto, o los líderes políticos de los países de la OTAN se deciden a adoptar una línea de firmeza, con todas sus consecuencias, o sería mejor retirarse. Para permanecer allí, sería además conveniente mantener un fuerte consenso con Rusia en el seno del Grupo de Contacto, a fin de que ésta presionase a Milosevic y éste, a su vez, a Karadjic en cualquier crisis de las que van a surgir en el devenir de la guerra en los próximos meses.

En segundo lugar, hay que tener muy en cuenta la posibilidad de que Estados Unidos levante definitivamente el embargo de armas al gobierno bosnio e incluso le proporcione importantes contingentes de armas, como parece pretender el Congreso (de mayoría republicana). En este caso, el país principal de la OTAN habría dejado de ser imparcial y la labor mediadora de los Cascos Azules no sería posible, ni mucho menos el apoyo de Rusia en el Grupo de Contacto. Por tanto, lo mejor sería retirarse de Bosnia antes de que la guerra se recrudeciese considerablemente y empezaran a producirse acciones hostiles contra las fuerzas de países que dejarían de ser vistos como imparciales (probablemente todos los de la OTAN).

Cabría plantearse, en este caso, como dije anteriormente, si el hecho de que el gobierno de Sarajevo contase con armamento en un futuro serviría para evitar la catástrofe humanitaria a la que una retirada de los Cascos Azules podría dar paso. Pues bien, no lo creo así por las siguientes razones:

- Las armas destinadas a los musulmanes tendrían que pasar a través de Croacia y no está claro que ésta lo vaya a consentir. Lo más probable es que viese con malos ojos la operación, dada la escasa confianza mutua entre croatas y musulmanes. La viabilidad de este tránsito sería todavía menor en el caso de que Croacia estuviese en guerra con los serbios de Krajina, región que se interpone entre Croacia y Bosnia. En este caso, Croacia estaría falta de armamentos y su territorio tampoco supondría un tránsito fácil hasta Bosnia.
- Ante un suministro de armas al gobierno de Sarajevo, la reacción de Serbia sería, sin duda alguna, armar más aún de lo que hizo en el pasado a los serbios de Karadjic (y su frontera con Bosnia es muy grande). Solamente una intervención directa de Estados Unidos o de la OTAN en la guerra podría evitarlo (y en ese caso la presencia de Cascos Azules en Bosnia sería claramente inconveniente).
- La Armija tardaría un tiempo apreciable en armarse y adiestrarse,

probablemente seis meses. Estos seis meses serían críticos para el desarrollo de la guerra y es dudoso que los musulmanes pudieran superarlos con éxito.

### Soluciones intermedias

Frente a lo anteriormente expuesto, caben algunas posturas intermedias con respecto a retirar o no los Cascos Azules que me gustaría comentar para finalizar:

- Retirada de los Cascos Azules españoles.
- Retirada de los Cascos Azules pertenecientes a países de la OTAN.

La primera creo que debe descartarse, por las siguientes razones:

- España es un país europeo importante que aspira a desempeñar el papel que le corresponde y que tiene a gala el cumplimiento de los compromisos contraídos. La participación de nuestras fuerzas de tierra, además de la de nuestras unidades navales y aéreas, nos ha dado un prestigio y un *status*, que sería absurdo echar por la borda.
- Nuestras Fuerzas Armadas han elevado considerablemente su adiestramiento en operaciones de carácter multinacional y han ganado en eficacia y operatividad. Si los demás países aliados continúan en Bosnia, lo mejor es seguir allí, mejorando nuestro adiestramiento y nuestra capacidad de actuación exterior, aunque suponga un esfuerzo importante (que, por otra parte, el pueblo español está valorando como se merece).
- En el supuesto de una retirada general de los Cascos Azules, el enclave de Mostar es vital para asegurar su repliegue. De hecho, los países que tienen fuerzas en posiciones más avanzadas confían en nosotros para apoyarles en la retirada. Ello supone una obligación muy seria para que continuemos allí.

La segunda opción (retirar los Cascos Azules pertenecientes a países de la OTAN), la considero de particular interés, si no una retirada completa, sí al menos un repliegue, que podría ir acompañado incluso de un despliegue de fuerzas de combate (no Cascos Azules) dotadas de armamento pesado, en algunos puntos. De hecho, la presencia de fuerzas de combate de la OTAN en Croacia, como solicitó en febrero su primer ministro (con objeto de mantener controlado el conflicto de Krajina si se retiraban los Cascos Azules desplegados en ella), ofrecería la ventaja de asegurar una retaguardia importante a las fuerzas que quedasen en Bosnia y supondría un fuerte elemento de disuasión.

Así pues, si los líderes políticos de la OTAN, con el despliegue actual, no

están dispuestos a reaccionar con firmeza en el caso de que los serbios vuelvan a detener a algún grupo de Cascos Azules o éstos sean atacados, habría que plantearse en serio la posibilidad de retirarse (aunque sea parcialmente) y de implicar en tierra a la Alianza, desplegando fuerzas de combate en Croacia (y tal vez en la propia Bosnia). Tal vez ésta fuera la mejor solución a la situación actualmente planteada.

Asimismo, habría que independizar mucho más la actuación de la OTAN con respecto a la ONU, rompiendo los actualmente excesivos nexos entre ambas organizaciones, excesivamente rígidos, a fin de permitir que una organización tan poderosa como la OTAN pueda actuar con eficacia, esto es, en «tiempo útil» y recuperar su perdida capacidad de disuasión.

No se olvide que la última palabra la tienen los líderes políticos: ellos son los que deben de decidir no sólo la forma de relación entre ONU y OTAN o dar el visto bueno a un determinado despliegue sino, sobre todo, si están dispuestos a adoptar una línea de firmeza. Ello es imprescindible para restablecer la autoridad y el prestigio de la OTAN, una institución vital hoy en día para la seguridad de Europa a la que, sin duda, le sobran medios para «imponer una paz» en Bosnia.

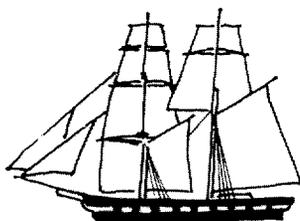
En resumen, un repliegue podría ser beneficioso, en particular si va acompañado del despliegue de fuerzas de combate en tierra, de una mayor autonomía de decisión de la OTAN con respecto a la ONU y de una clara y firme voluntad política, dispuesta a no ceder a chantajes de ningún tipo.

## Conclusiones

- La campaña de Bihac colocó a la OTAN en una situación difícil, en la que fue incapaz de actuar frente al chantaje planteado por los serbios, al tomar a diferentes grupos de Cascos Azules como rehenes. Ello supuso una grave pérdida de prestigio y autoridad.
- Todo parece indicar que pronto se reanudará la guerra en Bosnia y se volverá al punto de partida en que quedó a finales de año.
- La OTAN debe adoptar una postura de firmeza para reparar el daño sufrido, así como disponer de mucha mayor autonomía frente a la ONU, a fin de poder tomar decisiones y de poder hacerlo en «tiempo útil».
- Existen importantes razones en favor de mantener los Cascos Azules en Bosnia.
- La existencia de Cascos Azules en tierra supone un obstáculo importante para que la OTAN pueda adoptar una línea de firmeza en el futuro.
- De producirse el levantamiento por parte de Estados Unidos del embargo de armas al gobierno de Sarajevo, la situación de los Cascos Azules en tierra se vería más comprometida y existiría un motivo adicional para plantearse su retirada.

- Una retirada unilateral de los Cascos Azules españoles debe ser descartada.
- Un repliegue de los Cascos Azules (en particular de los pertenecientes a países de la OTAN) podría ser aconsejable, sobre todo si va acompañado del despliegue de fuerzas OTAN de combate en Croacia.

Gonzalo SIRVENT ZARAGOZA



# LA ENAJENACIÓN DE MATERIAL

## Introducción



En más de una ocasión una dependencia ha necesitado deshacerse de determinados elementos, pero desconocía, en la mayor parte de los casos, el procedimiento a seguir. Esto quizá sea porque a todos nos entusiasma más algo nuevo que algo viejo o inútil.

Si al desconocimiento añadimos el aspecto autogenerativo de la burocracia, es decir, de un papel salen dos, y se tiende a controlar el control, se llega a un resultado que absolutamente todos conocemos: «el desánimo del papeleo». Es cierto que esto no autoriza a proceder fuera de las normas reglamentadas pero, de esta forma, nunca se llegará a trabajar de forma eficiente.

En el caso del material inútil, por ejemplo, y tras hacer un acopio considerable de voluntad por parte del custodio del mismo, se producía lo siguiente:

1. No se iniciaban los trámites en el momento, y mejor se esperaba a que la incomodidad de tener ese «muerto», que ocupaba espacio y mantenía en permanente crispación el ánimo del jefe, superase a la de comenzar el «papeleo» y, como consecuencia de ello,
2. La degradación paulatina, mientras estaba a la intemperie, de la calidad residual que pudiera tener el elemento en cuestión y consecuentemente,
3. La reducción del precio que pudieran tener en venta los elementos en cuestión.

Si se tratase de residuos tóxicos y peligrosos, a los tres puntos anteriores se añadiría la gravedad de una posible contaminación y consiguiente reclamación contra la Armada.

## ¿Quién vende el material?, y ¿qué material?

La venta de bienes muebles en el ámbito de Defensa se lleva a cabo, según los procedimientos legales establecidos, a través de las Juntas de Enajenaciones, pero éste es el trámite final, es decir, localizar compradores y vendérselo, haciendo que los derechos económicos de la hacienda sean respetados o bien que las obligaciones legales sean cumplidas.

La enajenación supone tanto una venta como un traspaso de dominio sobre

algo que era del inventario, pero ese traspaso de dominio debe hacerse correctamente, y para ello creo conveniente distinguir tres tipos distintos de gestión:

- Bienes muebles diversos sin características especiales.
- Bienes muebles de uso específico militar y en funcionamiento, no aptos para el servicio.
- Bienes muebles cuya naturaleza los convierta en residuos tóxicos y peligrosos o susceptibles de reciclado y reutilización.

El punto primero está reglamentado de forma suficiente, pero para los puntos segundo y tercero, aunque están contemplados en la legislación, no existe una normativa dentro, ni fuera, del ámbito de Defensa que desarrolle su enajenación y responsabilidades desde sus específicos puntos de vista.

Resumiendo, sólo hay normas para vender chatarra.

### **Nota especial sobre los residuos tóxicos y peligrosos**

Este material es muy diverso, y en algunos casos su venta puede suponer un ingreso para el Estado, y en otros casos, la mayoría, supone un gasto debido a la exigencia de cumplir con la normativa aplicable, dado que no es un residuo que se pueda «tirar a la basura» alegremente.

Así pues, el tratamiento específico que exige la ley en el caso de los residuos tóxicos y peligrosos es la génesis de las obligaciones sobre su retirada, que corresponden a la Armada.

Más adelante desarrollaré este tema que requiere, en la sociedad actual, una mayor atención.

### **Doble dependencia orgánica para acometer las enajenaciones**

La Junta General de Enajenaciones está ubicada en el Ministerio de Defensa, y de ella dependen las Juntas Secundarias que están en cada uno de los tres Cuarteles Generales y, finalmente, las Juntas Delegadas, situadas, en el caso de la Armada, en los diferentes arsenales de cada zona marítima.

Dependiendo del valor tasado de los bienes que hay que enajenar, la venta se efectuará por una u otra junta. Así, en el caso de venta por subasta, los de menos de cinco millones corresponden a las Delegadas, y los que superen esa cantidad a la Secundaria respectiva, salvo que la Junta General lo requiera para sí. En el caso de venta directa, la cantidad para diferenciar responsabilidades se sitúa en medio millón de pesetas.

Con la estructura orgánica así establecida, se producen dos problemas:

- El personal designado para formar parte de dichas juntas tiene una

doble dependencia, las Secundarias, por un lado de la JAL y en concreto de la DAT, y por otro lado de la Junta General; y las Delegadas, además de depender de las Juntas Secundarias, y de la Junta General, dependen de la jefatura del arsenal, y en concreto de la de aprovisionamiento, pero ¿quién debe promover la ocupación de los necesarios puestos administrativos? Nada hay escrito al respecto.

- Las Juntas Delegadas en la Armada son órganos colegiados, y quiénes deben componerlas lo dicen las normas, si bien éstas están hechas antes de la creación de los cuerpos comunes de la Defensa, con lo que presenta algún matiz susceptible de modificación en el caso del interventor y del jurídico. Pero no hay nada respecto al personal administrativo.
- La necesidad que percibe la dependencia de deshacerse del material inútil no la percibe en absoluto la Junta General, cuya obligación es, exclusivamente, verificar el estricto cumplimiento de la normativa vigente, y a ello deben ajustarse todas las demás juntas.

El caso es que la dependencia, por unos y por otros, no consigue su objetivo: librarse de forma cómoda, rápida y legal de algo que no le sirve, lo cual percibe como una necesidad funcional, mientras que para la otra parte es una necesidad legal que tiene que ver más con la teoría que con la práctica.

### **Resumen breve del proceso de baja de material en la Armada**

Un equipo, cuyo estado no sea el adecuado para cubrir las necesidades para las que se adquirió, debe sustituirse por otro en caso de persistir las necesidades que obligaban a tenerlos. Si estas necesidades han desaparecido, sólo habrá que deshacerse de él, y si éstas se han modificado, el equipo a adquirir será también distinto y, en ambos casos, debe tomarse la decisión por la autoridad que corresponda.

Las dependencias o buques proponen la clasificación de inutilidad de un elemento, pero quienes deben ordenar la ejecución del reconocimiento son el almirante de la Jurisdicción Central y los almirantes de los arsenales mediante las juntas técnicas para reconocimiento de material que, tácitamente, y por analogía con otras disposiciones del Ejército de Tierra (Orden de 11 de abril de 1983), se sitúa en las Jefaturas Industriales, quienes proceden a verificar y certificar dicha inutilidad.

Completado un expediente con los informes técnicos y económicos que se consideren oportunos, así como con el preceptivo informe del interventor, se elevará la propuesta al AJEMA o al AJAL para que por dichas autoridades se tome la decisión sobre el destino final que, entre otros, puede ser la venta, pero también puede decidirse su traslado a otra dependencia e incluso a otro ministerio o administración.

Ahora bien, una maquinaria declarada inútil y cuyo único valor es el de la chatarra que contiene, y está tasado en 15.000 pesetas, ¿se le solicita al AJAL la decisión sobre el destino final o se espera a que el valor total, agrupado con otros elementos que vayan surgiendo, sea tal que haga más razonable ocupar el tiempo a dicha autoridad en semejante decisión?

Si es la enajenación el destino elegido, entra en juego una de las juntas de la Armada, dependiendo del valor en venta del material, haciéndose cargo del procedimiento y quedando el material bajo la custodia de la dependencia.

### **Primer problema: la paciencia y el período mínimo de tiempo**

La ley obliga a efectuar hasta cuatro subastas con reducciones sucesivas y potestativas del 15 por 100 como máximo en el caso de ir quedando desiertas, y una quinta con precio de partida de la mejor oferta recibida en un plazo de tres meses desde la cuarta subasta desierta.

Tras haber estado casi tres años como secretario de la Junta Delegada en Ferrol, he constatado que el tiempo que como mínimo es necesario para completar un procedimiento de enajenación, desde que se propone la baja de un equipo inútil, es de *diez* meses si no hay que llegar a la quinta subasta, en cuyo caso sería de *quince* meses y eso sin considerar que se exportase a país extranjero, que alargaría el procedimiento, pues exige la consulta a la DGAM (Dirección General de Armamento y Material).

Esto se explica por las siguientes causas:

- Necesidad de agrupar elementos inútiles para elevar al AJAL una propuesta de mínima entidad. Esto supone tiempo.
- Las reducciones sucesivas a que obliga la ley dan paso a los carteles (convenio táctico no escrito para evitarse competencia) de los chatarreros, de forma que se obtiene el mejor precio y se reparte la diferencia. Esto también supone tiempo.

### *Resultado final*

El material estará depositado en la dependencia de diez a quince meses, si el jefe es capaz de resistirlo, o bien estará depositado a la intemperie en el depósito de «excluidos», si hay espacio, el mismo período de tiempo, sufriendo los correspondientes daños y reduciéndose el valor potencial en venta.

### **Segundo problema: ¿depósito en un local centralizado o en la dependencia?**

Alguien puede pensar que esto se resuelve mediante el depósito en un local acondicionado para tal fin y, efectivamente, cuando esté en vigor el Reglamento de Material en la Armada, parece que así será.

A mi juicio no se estaría enfocando de forma correcta el problema, pues se estaría actuando sobre el efecto y no sobre la causa, es decir, sobre el largo período de depósito y no sobre el porqué de dicha duración. Piénsese en la acumulación de material durante dicho período y la necesidad de espacio para ello, ¿compensaría? Se deben considerar los costes de desmontaje del material y su traslado, y que no siempre es posible el desmontaje. Así, el inmovilizado cedido en uso por la Armada a la Empresa Naval «Bazán», de acuerdo con el contrato INI-Marina, es normalmente voluminoso y exige el uso durante horas de diferentes recursos; ¿conviene utilizarlos en estas labores o es mejor atender al mantenimiento de los buques?, y aun si se opta por contratar el servicio estaremos detrayendo recursos financieros cuya escasez no lo recomienda. Por el contrario, si el desmontaje, como contempla la normativa vigente, se hace con cargo al adjudicatario, hemos evitado gastos.

De todas formas lo que sí exigiría la decisión de centralizar el material inútil son una serie de inversiones en infraestructura, para lo cual no existen ni existirán recursos en unos años, es decir, no se harían. Y, por otro lado, requieren personal con la instrucción necesaria y medios diversos. Esa simple decisión exige una mínima evaluación de costes.

Creo que sería mejor estudiar el sistema para acortar plazos y ello lleva consigo la variación de normas.

### **¿Ingresos o gastos para el Estado?**

Se supone que las normas aplicables al reconocimiento y posterior venta de material inútil deben responder, básicamente, a dos objetivos:

- Que se vigile el buen uso de los medios que el Estado pone a nuestra disposición, evitando prácticas negligentes o incluso dolosas.
- Obtener ingresos para la Hacienda pública mediante la venta de bienes cuya utilidad, comprobada y verificada por los técnicos correspondientes, se supone nula para cubrir las necesidades existentes. O bien que se eviten gastos en otros departamentos mediante la mutación de bienes entre ministerios o administraciones.

Sin embargo, en cierta ocasión participé en unas reuniones sobre este asunto, y planteé la situación de deterioro progresivo del material, debido a la amplitud de los plazos legales, los posibles carteles que se crean en cada subasta y que finalmente hubiera que contratar un servicio de retirada de escombros porque ningún licitador estaría dispuesto a adquirirlo. La contestación fue que exactamente eso es lo que debía ocurrir, pero entonces, ¿con cargo a qué recurso y de qué autoridad debe hacerse? El caso es que en lugar de obtener un ingreso de algo que tenía un valor potencial en venta, se tendría que efectuar

un gasto. Si esto era así, entonces es evidente que la retirada de residuos tóxicos, que acarrea gastos desde que se originan, debe estar contemplada; sin embargo, no conozco el capítulo del presupuesto de Defensa que prevea estos gastos como tales.

Abundando en el tema, y según la previsión del Ministerio de Industria y Energía, para el lustro 90-95, la industria española debería acometer, para adaptarse a las exigencias de la UE, inversiones valoradas en 1,2 billones de pesetas en materia de medio ambiente. Una extrapolación lineal de dicha cifra sería indicativa, siquiera como media, de las necesidades de Defensa.

### **Los quince meses, la autoridad portuaria y los buques dados de baja. Una razón más para ir a la causa del problema y no al efecto**

El tiempo citado de quince meses nos provocará mayores gastos si tenemos en cuenta que la autoridad portuaria tiene una serie de competencias que nos afectan directamente cuando se ha producido la desafectación de un buque a la Defensa, es decir, cuando el AJEMA decide su baja en la Armada. En ese momento, la citada autoridad puede considerar que desaparece la exención del pago de la tarifa «T-1» sobre la utilización de las aguas del puerto, y reclamar a la Armada el pago correspondiente. Las normas legales las cito en la bibliografía para el que le interese este tema.

En la venta del *Lángara* y del *Méndez Núñez* surgió esta cuestión, la cual se trasladó al asesor jurídico, quien consideró que la citada autoridad podría reclamar dicho pago aun estando el buque, como estaba, atracado en la Estación Naval de La Graña. Así pues, la cuestión a dilucidar era: ¿cuándo comienza dicha obligación para la Armada?, ¿en qué momento se considera que se produce la desafectación del buque al servicio activo, motivo por el que se origina la exención? En el peor de los casos, desde la orden de baja en la Armada, y en el mejor de ellos, en el momento de la firma del contrato y autorización para la retirada del buque.

Ésta es otra circunstancia para considerar la necesidad de reducir esos plazos, pues si somos prudentes, debemos ponernos en el peor de los casos, teniendo previsto qué hay que hacer antes de que surja la necesidad, además de tener en cuenta nuestra obligación de ser eficientes administradores.

### **Material no apto para su uso en las FAS, pero en funcionamiento, SURPLUS**

Según la DGAM (Dirección General de Armamento y Material), con la denominación SURPLUS se designa al material que, hallándose en un estado de funcionamiento aceptable, no compensa su mantenimiento por su elevado coste o por haber sido sustituido por otro más moderno, dándose de baja en el

inventario de las FAS con el fin de venderlo a terceros países con menores exigencias operativas o con falta de recursos para adquirir otro nuevo.

Este material lleva consigo la necesidad de autorización por parte de la DGAM, al llevar consigo la exportación, pero, además, al tratarse de armamento o bienes de uso específico para la defensa, debe existir un trámite previo que no es más que el acuerdo entre dos o más países amigos, siendo España el vendedor. La Junta correspondiente es, también en este caso, la responsable del paso final: enajenar.

Me permito citar el ejemplo de los sonares de las fragatas DEG retirados para su sustitución por otro modelo más moderno. Su venta como chatarra reportaría ingresos proporcionales al peso y cotización de los metales que los componen, además del coste que supone la exigencia de proceder a su «desmilitarización», máxime en los tiempos en que vivimos.

Para el año 1998, la OTAN tiene previsto finalizar un proceso de reducción de la fuerza, pasando de 2.491.000 a 1.864.000 soldados, es decir, cerca de 650.000 menos. Esta reducción llevará aparejada la modernización de equipos y la retirada de los obsoletos, siendo, pues, un tema cuyo estudio no debe demorarse. Estados Unidos tiene implantado el sistema desde hace años, del cual han copiado Francia, Bélgica y Gran Bretaña.

### **Los residuos tóxicos y peligrosos (RT y P)**

Hace algo más de dos años surgió por primera vez esta cuestión, a instancias de la Junta de Galicia, quien tiene transferida la competencia en este asunto, al objeto de que por el Arsenal de Ferrol se iniciara el proceso para la declaración de productores de residuos tóxicos y peligrosos.

La normativa en vigor, que indico al final en la bibliografía, obliga a una serie de cosas y entre ellas está la de proveer a la citada comunidad de un plano con la implantación de la instalación, y otro de la parcela; ambos requerimientos eran críticos desde el punto de vista de la seguridad, sobre todo porque las dependencias, que merecerían esta calificación, tienen un importante valor estratégico.

Aun cuando la ley contempla la invocación del carácter de confidencialidad por parte de Defensa, y de acuerdo con el MOPTMA (Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente), se llegó al acuerdo de que «puertas adentro» la responsabilidad y control era de Defensa, y que «puertas afuera» correspondería a la comunidad autónoma.

Ahora bien, este acuerdo, con el que se trata de evitar riesgos innecesarios a instalaciones de la Defensa, no puede servir para incumplir la normativa vigente.

La Ley dice textualmente: «RT y P son los materiales sólidos, pastosos, líquidos, así como los gaseosos contenidos en recipientes que, siendo el resultado de un proceso de producción, transformación, utilización o consumo, su

productor destine al abandono y contengan en su composición alguna de las sustancias y materias que figuran en el anexo, en cantidades y concentraciones tales que representan riesgo para la salud humana, recursos naturales o medio ambiente».

El tratamiento de los RT y P debe ser efectuado por los «gestores autorizados», organismos o empresas homologados como tales por las respectivas administraciones autonómicas. El problema es que hay escasez de este tipo de gestores; así, en el caso de elementos radiactivos (equipos de rayos X de cualquier hospital naval, por ejemplo), sólo existe una empresa en toda España: «ENRESA».

La situación se complica al tener que cumplir la ley y no existir todos los medios necesarios, pero, además, para que Defensa se iniciara en este camino debería hablar con varios ministerios (MOPTMA, Industria y Energía, Sanidad, Agricultura) y las respectivas comunidades autónomas; esto no cabe duda de que demoraría los trámites.

En último caso se podrían exportar estos residuos a países como Francia y Gran Bretaña, que sí cuentan con la infraestructura necesaria para su tratamiento.

## **El medio ambiente y Defensa**

Hay dos factores claves que convierten la preservación del medio ambiente en algo absolutamente necesario: la demanda social y el endurecimiento de la legislación al respecto del ámbito supranacional (UE).

Así, en países como Alemania y Estados Unidos, la responsabilidad civil por los daños causados al entorno medioambiental y su consiguiente restauración se considera con carácter retroactivo, lo que hizo que se modificara la actuación al respecto, minimizando la generación de residuos y responsabilizándose de los generados hasta su eliminación.

Debemos adelantarnos a posibles acciones legislativas que ya se aplican a otros países de la UE, evitando de esta forma problemas diversos, pero especialmente el de la imagen y el financiero.

El aspecto de imagen es obvio, pero el financiero se entiende claramente al considerar la competencia sobre las aguas interiores de la ría de Ferrol, por ejemplo, por parte de la autoridad portuaria, quien puede reclamar a la Armada por una contaminación de aguas.

Para ello es necesario que existan recursos para acometer las reformas necesarias en organización y medios.

## **Los RT y P, las juntas de enajenaciones y su responsabilidad**

En este tema, las juntas de enajenaciones sí deben disponer de áreas específicas para depósito de residuos de esta naturaleza no es que deban estar físi-

camente a su disposición, pero sí documentalmente y disponer de los técnicos que provean de su control.

En los arsenales, los servicios de combustibles y de municionamiento dependen orgánicamente de la Jefatura de Aprovisionamiento y cuentan al frente con jefes y oficiales absolutamente cualificados para el tratamiento de este material, pero a quienes la burocracia obliga a dedicarse más a la «agilización del trámite» que a exponer los conocimientos que nos podrían permitir ir por delante de las demás administraciones e incluso empresas.

Las normas que deben cumplimentar las juntas fueron desarrolladas cuando aún no pertenecíamos a la UE y, por tanto, no consideraban sus implicaciones legislativas más allá de nuestras fronteras, considerando en la Ley de Patrimonio ingresos procedentes de ventas de inmuebles y, mediante una excepcional simplificación, de los bienes de todo tipo.

No se contemplan, por tanto, las obligaciones que existen por parte de la Hacienda, y que el tratamiento dado a los RT y P sea el legal es también responsabilidad de las juntas, que deben no sólo obtener ingresos sino afrontar gastos.

## El reciclado de material

Las juntas de enajenaciones quedó claro que comienzan a participar cuando el destino señalado es la venta, lo cual incluye el traspaso de dominio del material aunque no se obtenga ningún ingreso.

Pero en el caso del reciclado de material, como las pinturas, las grasas y combustibles, municiones, pólvora e incluso el papel, las latas, etc., pueden proporcionar ingresos o eliminar gastos por ser recomendable su reutilización.

En la Armada de los Estados Unidos, a partir del año 1992, decidieron optimizar la gestión del material peligroso con dos objetivos: reducir el espacio de almacenaje que hasta entonces existía para ello, y proveer de dicho material a los buques con necesidades urgentes. Para ello implantaron el programa HMTIR (*Hazardous Material Turned in for Reissue*). Sería difícil establecer una reducción de costes similar a la de la Armada de Estados Unidos, pero como curiosidad diré que en el caso de pinturas la diferencia para el usuario era de 4,5 dólares/galón frente a 23 dólares/galón de pintura nueva.

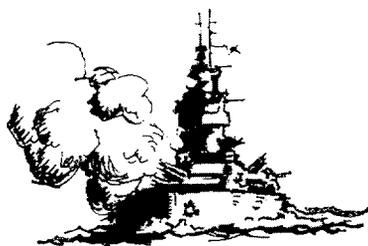
Ya he recibido alguna comunicación de RESHIPLO Ferrol procedente de los Estados Unidos donde se ve en el borde inferior del oficio, y en el anverso «Federal Recycling Program, printed on recycled paper», es decir ya existe un programa federal para reciclado de material.

## Conclusiones finales

1. La dependencia no debe ser víctima de la burocracia, debe tan sólo proponer la inutilidad, justificando que no trató de forma dolosa o negli-

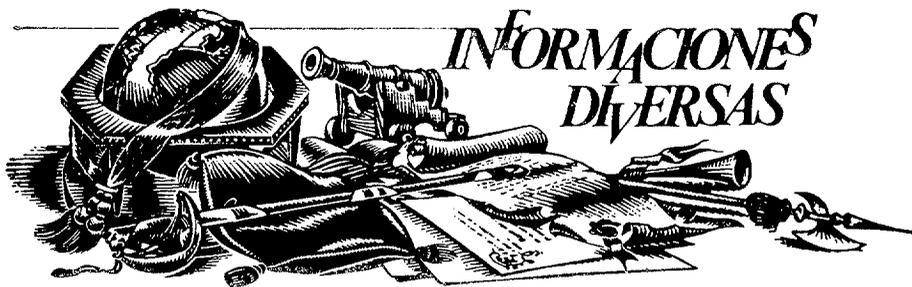
- gente el material, manteniéndolo bajo su custodia, pero previendo una retirada del mismo en un plazo razonable.
2. Debería estudiarse la modificación de las normas para agilizar el proceso de enajenación, que requiere las mismas garantías o cautelas para venta de un inmueble de 3.000 millones que para la venta de un cubo de zinc de 25 pesetas.
  3. Debe estudiarse la provisión de puestos administrativos dentro de las juntas de enajenaciones, con una preparación mínima en contabilidad y gestión de material.
  4. Deben distinguirse los tres tipos de gestión que se necesitan para efectuar la enajenación. En el caso concreto del material SURPLUS, el límite de 500.000 pesetas para una venta directa es nefasto, pues supone la obligación de venta por subasta de un buque, o sus repuestos, como en el caso del *Gravina* y del *Blas de Lezo*, unidades similares a las que disponen Turquía o Grecia.
  5. Defensa, a nivel nacional, debería iniciar un estudio para adecuar las actuaciones a la normativa del medio ambiente que existe en la UE, previendo la necesidad de recursos para tal fin.

Cristóbal ESPÍNEIRA FERNÁNDEZ  
Capitán de Intendencia



## BIBLIOGRAFÍA

- Ley y Reglamento del Patrimonio del Estado.  
Ley 27/92, de 24 de mayo, de Puertos del Estado.  
Orden de 3 de marzo de 1987 (MOPU).  
Orden de 17 de enero de 1994 (MOPU).  
Ley 20/86, de 14 de mayo. Residuos tóxicos y peligrosos.  
Real Decreto 20/88, de 20 de julio. Residuos tóxicos y peligrosos.  
IDAE (Instituto para el Desarrollo y Ahorro Energético). Cuadernos de energías renovables.  
*Directorio de Tecnología Medioambiental*. Ed. Deusto. Entec. Press.



## INFORMACIONES DIVERSAS

### EJERCICIO TRAMONTANA-94



ESTE ejercicio tuvo como finalidad el incrementar la capacidad de las Fuerzas Armadas de las naciones participantes para ejecutar operaciones de evacuación de residentes civiles y acciones de ayuda humanitaria en una situación de crisis internacional. Era un ejercicio trilateral de doble acción con participación de fuerzas francesas, italianas y españolas, que corresponden a las tres naciones programadoras; intervinieron también fuerzas de otros países de la UEO (Portugal, Holanda y Grecia) y del Cuerpo de Ejército Europeo. España fue la nación anfitriona. Se suponía una coalición (IRIS) de tres naciones con intereses humanos y económicos en un país («Marrón») que poseía recursos petrolíferos explotados por compañías multinacionales occidentales en régimen de monopolio. Este país no representaba una amenaza a la coalición.

En «Marrón» existía una situación interna inestable agravada por las reivindicaciones de un país vecino («Negro»). El país «Marrón» no era capaz de garantizar la seguridad de los ciudadanos de las naciones de la Coalición IRIS allí residentes. La ONU aprobó la intervención de la coalición, limitada a la evacuación de los residentes de los tres países y a otras acciones de carácter humanitario.

Para la ejecución de la operación se contaba con el apoyo de un país («Blanco») limítrofe con «Marrón» que permitía el despliegue de fuerzas de su territorio. La zona elegida para el ejercicio comprendía todo el sur de España y aguas adyacentes (fig. 1).

Este ejercicio tiene como antecedentes el ejercicio FARFADET-92, en Francia, y el ARDENTE-93, en Italia. Se realizó en el marco de la UEO y aunque su escenario era ficticio reflejaba una situación internacional actual en la que proliferan conflictos que afectan a la población civil.



Fig. 1

la Operación (COPER) y Dirección del Ejercicio (DIREX), de los Comandantes Tácticos Terrestre (COMTACTER), Naval (COMTACNAV) y Aéreo (COMTACAIR); llegada e integración de las fuerzas participantes; despliegue y adiestramiento específico con fuerzas de oposición reales, que incluía un ensayo anfibia en el campo de maniobras de El Retén (Cádiz) y ejercicio aéreo/aeronaval de demostración, como disuasión previa; operaciones coordinadas y redespiegue de fuerzas, actividades preparatorias para la evacuación de residentes; pase de la Fuerza bajo el Control Operativo del Comandante de la Fuerza de la Coalición (COMANFOR); iniciación de las operaciones preliminares con el lanzamiento de paracaidistas el día D-3 (18 de noviembre) y desembarco mediante *zodiacs* de 26 patrullas de operaciones especiales, con el fin de buscar a los residentes nacionales dispersos por los tres sectores en los que se desarrollaría el supuesto.

Estas fuerzas se ocuparían posteriormente de la localización y señalización de las zonas de desembarco aéreo y naval y tuvieron que hacer frente a incidencias. La infiltración de estas patrullas supuso una de las actividades esenciales en este período.

- *El segundo período* (20 noviembre).—Tránsito de la Fuerza Naval a la Zona de Operaciones.
- *El tercer período* (21-25 noviembre).—Asalto anfibia y desembarco aéreo de la Fuerza en los sectores previamente establecidos, seguidos por las actividades de traslado de residentes y constitución de los centros de evacuación (CENTREVAC) y de las zonas seguras o corredores de seguridad.

Siguiendo la doctrina de la UEO, el Jefe del Estado Mayor de la Defensa español (JEMAD) actuó desde su Cuartel General en Madrid como Comandante de la Operación (COPER) y como Director del Ejercicio (DIREX), y designó Comandante de la Fuerza de Coalición (COMANFOR) al General Jefe de la Región Militar Sur, cuyo cuartel general estaba en Sevilla. Bajo su mando estaban los Comandantes Tácticos Terrestre (COMTACTER), Naval

En el ejercicio participaron 7.500 hombres en las fuerzas terrestres, 48 buques, 111 aviones y 120 helicópteros.

El ejercicio se desarrolló en tres fases o períodos:

— *El primer período* (14-19 noviembre de 1994).—Comprendió la activación progresiva de los cuarteles generales del Comandante de

(COMTANAV) y Aéreo (COMTA-CAIR).

Se constituyeron cinco Estados Mayores interaliados con sus cuarteles generales con observadores de la Célula de Planeamiento de la UEO, del Euroejército y de las naciones de la UEO.

Se establecieron los tres sectores de operaciones siguientes en el país «Marrón»:

- El sector Alfa: zona de Alcantarilla (Murcia), bajo mando francés (fig. 2).
- El sector Bravo: zona de Lorca (Murcia), bajo mando italiano (fig. 3).
- El sector Charlie: zona de Almería, bajo mando español. (fig. 4).

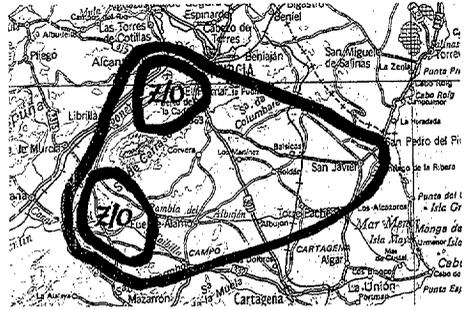


Fig. 2

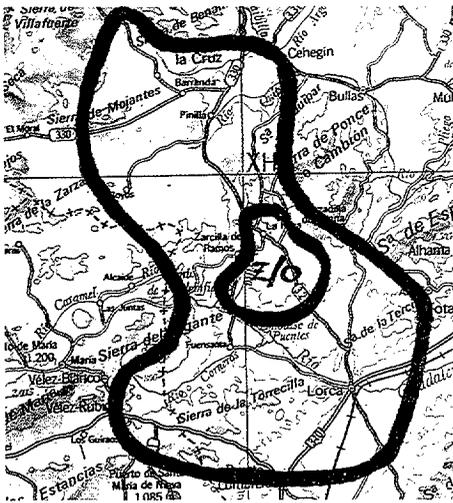


Fig. 3

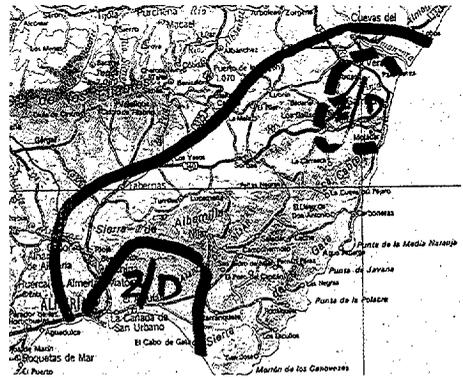


Fig. 4

En ellos se llevaron a cabo las acciones siguientes:

En el sector Alfa: ocupar y asegurar el aeropuerto y sus accesos mediante una operación de desembarco aéreo combinado. Evacuar residentes por vía aérea desde la base aérea de Alcantarilla, San Javier (alternativo) por helitransporte sobre una fuerza naval.

En el sector Bravo: ocupar y asegurar una zona que comprendiera las áreas de concentración de residentes, mediante una operación combinada de helitransporte. Evacuar residentes por helitransporte. Replegar la fuerza por vía aérea con sus medios orgánicos.

En el sector Charlie: realizar un desembarco anfibio para ocupar y asegurar un área que englobara el puerto y aeropuerto de Almería. Establecer una zona de concentración de residentes en el Campo de Tiro de Maniobras «Álvarez de Sotomayor». Establecer un corredor de seguridad entre la zona anterior y la de desembarco. Evacuar residentes por vía marítima desde el puerto de Almería mediante helitransporte sobre medios navales.

Las fuerzas terrestres se componían de unidades de paracaidistas, mecanizadas, motorizadas, operaciones especiales, helicópteros, antiaéreas, guerra electrónica, etc. Las fuerzas aéreas eran unidades estratégicas de reconocimiento táctico, de transporte, de guerra electrónica, etc. Las fuerzas navales constaban de portaaviones, fragatas, buques anfibios, lanchas de desembarco, buques de apoyo, corbetas, dragaminas y submarinos.

Las Fuerzas de Oposición (OPFOR) estaban formadas por tres componentes, terrestre, naval y aéreo, que operaban bajo el control y la dirección del DIREX. Las fuerzas terrestres controlaban la zona, oponiéndose a las acciones que llevaban a cabo las fuerzas de la coalición, reteniendo a los residentes, efectuando golpes de mano, sabotajes, acciones contra las fuerzas sutiles y acciones de guerra electrónica contra las fuerzas de coalición.

Las fuerzas navales efectuaron un seguimiento encubierto y atacaron a las fuerzas de la coalición. Realizaron también acciones de minado en la bahía de Almería.

Las fuerzas realizaron operaciones de apoyo terrestre, de reconocimiento y de guerra electrónica.

## Operaciones navales

Las Fuerzas Navales de la Coalición (TF-84) estaban bajo el control operativo (OPCON) de COMANFOR y bajo el mando táctico (TACOM) de COMTACNAV. Se dividieron en cuatro grupos operativos (TGs-*Task Groups*): Grupo de Protección Cercana (TG 84.01), Grupo de Apoyo (TG 84.02), Grupo de Transportes (TG 84.03) y Grupo de Desembarco (TG 84.04). El Grupo de Desembarco se integró con la TG 84.03 para formar la Fuerza Anfibia Operativa (ATF) bajo la autoridad del CTG 84.03 como CATF.

La misión de las fuerzas navales de la coalición era:

- Desplegar en la zona de operaciones y asegurar las líneas de comunicaciones marítimas.

- Efectuar un asalto anfibio en la zona de Almería y ejecutar la evacuación de los residentes de la Coalición IRIS. Orden de evacuar residentes de otras naciones amigas y/o realizar operaciones de ayuda humanitaria.

Las operaciones navales se llevaron a cabo divididas en los tres períodos referidos:

- 1.º Operaciones preliminares.
- 2.º Tránsito a la zona de operaciones.
- 3.º Asalto anfibio y operaciones en tierra.

Durante *el período primero* las fuerzas navales efectuaron ejercicios de adiestramiento, un ensayo anfibio y operaciones de reconocimiento y de MCM de la fuerza avanzada.

Durante *el período segundo* se realizó el tránsito de las fuerzas navales de la Coalición (TF-84) sometidas a la triple amenaza aérea, de superficie y submarina. La Fuerza Anfibia Operativa (FAO), cuyo comandante era al propio tiempo el CTF (el contralmirante jefe del grupo español Delta) compuesta por los transportes de ataque y buques logísticos. Se dividió en tres unidades: Grupo de Transportes, Grupo de Fuerza Avanzada y Grupo Logístico y estaba protegida directamente por la TG 84.01 bajo mando italiano (COMDINAV DUE).

El Grupo de Combate (TG 84.02), formado por el grupo Alfa, con el porta-aeronaves *Príncipe de Asturias*, despejó la derrota de la FAO en aguas del Estrecho, efectuó una presencia disuasoria, vigilancia estratégica y control del mar en la zona de operaciones y le proporcionó defensa aérea a la TF-84 (fig. 5).

En *el período tercero* la Fuerza de Desembarco (TG 84.04), compuesta por un batallón de desembarco y un grupo de Artillería, de Infantería de Marina española, una compañía de Infantería de Marina holandesa y dos grupos tácticos de infantes de Marina italianos y franceses, en total unos 2.000 hombres, efectuó un asalto anfibio en la zona de Almería. Las operaciones de la fuerza avanzada se realizaron satisfactoriamente, tanto en lo que concierne a la misión de reconocimiento como a la de guerra de minas. La corbeta *Descubierta* actuó de buque de mando de esta fuerza, demostrando ser una unidad idónea para esta misión. La sincronización del desembarco táctico con medios de superficie fue excelente, con un retraso máximo de las olas de 30 segundos. El desembarco vertical fue intenso, 56 tomas en un intervalo de una hora y 45 minutos. La utilización de los petroleros como plataformas alternativas el día «D» fue una excelente solución, que permitió realizar los movimientos previstos, aun cuando hay que reconocer que en un caso real es dudosa la conveniencia de mantener a los petroleros en una zona tan expuesta.

Existieron algunas dificultades de coordinación con las fuerzas aéreas dependientes de COMTACAIR. El ejercicio puso de manifiesto la dificultad

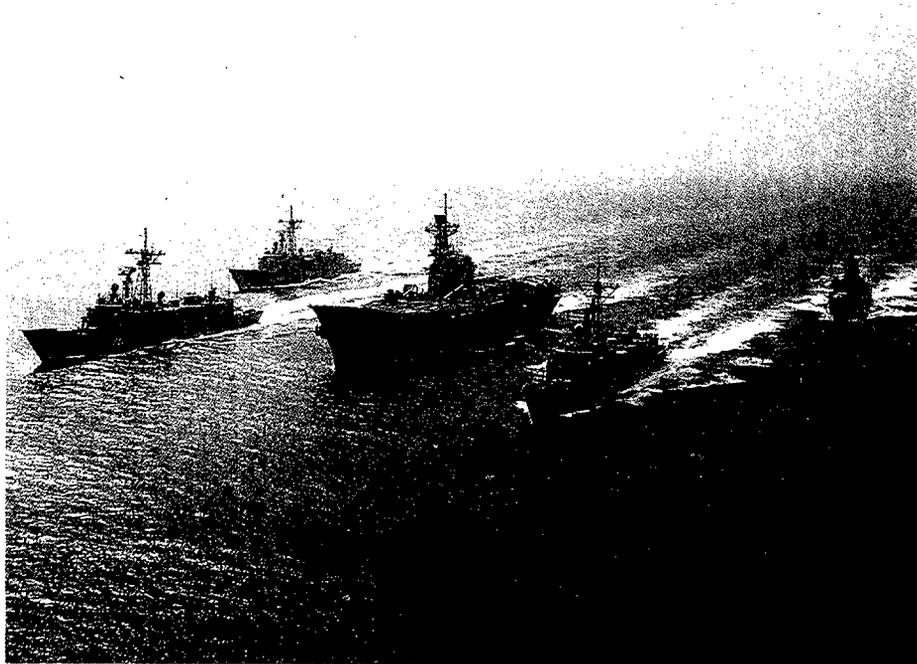


Fig. 5

que existe en la defensa aérea de la FAO sometida a una amenaza aérea desde tierra materializada por aviones en vuelo rasante, que exige un tiempo de reacción pequeño.

La protección desde el aire de convoyes de vehículos o formaciones de helicópteros contra la amenaza de las fuerzas terrestres requiere mucho adiestramiento y es de máximo interés.

El objeto del desembarco era el de apoyar las operaciones de concentración, traslado y evacuación de residentes en coordinación con COMTACTER.

La TF-84 protegió las operaciones en el Área Operativa Anfibia (AOA) por medio del Grupo de Combate, operando en profundidad y el Grupo de Escolta, en defensa cercana. Una vez consolidado el puerto de Almería se procedió a efectuar un desembarco administrativo de unidades de la X Bandera de la Legión y de fuerzas de Infantería de Marina.

### **Desembarcos aéreos**

En el sector Alfa, bajo mando francés, se realizó el desembarco aéreo combinado de fuerzas francesas, españolas e italianas sobre la base de Alcantarilla y en la zona de Totana (Murcia), compuestas por un grupo táctico de

paracaidistas del Tercer Regimiento de Ultramar francés, grupo táctico de paracaidistas italianos pertenecientes al 186 Regimiento Folgore y un grupo ligero de la Brigada Aerotransportable española. Se llevó a cabo la evacuación de residentes por avión en el sector Bravo, bajo mando italiano; se realizó el desembarco de paracaidistas y fuerzas helitransportadas españolas, italianas y el Euroejército, compuestas por un grupo táctico de la II Bandera paracaidista «Roger de Lauria» española con una compañía portuguesa integrada; dos grupos helitransportados de Bersaglieri, italianos, y del Eurocuerpo aseguraron una zona amplia de concentración de residentes entre las provincias de Almería y Murcia. El grupo del Eurocuerpo, bajo mando alemán, estaba constituido por una compañía alemana, una francesa y otra española y una sección de reconocimiento belga.

### Operaciones aéreas

En las operaciones aéreas, la aviación de transporte tuvo su papel principal al participar en los asaltos aéreos y en la infiltración de los grupos de operaciones especiales para cometidos de inteligencia y dirección de los aviones durante los asaltos aéreos. Estos aviones de transporte fueron escoltados y sobre el país «Marrón» se estableció una zona de prohibición de vuelos, manteniendo en permanencia aviones en CAP, que por las distancias a sus bases tuvieron que reabastecerse en vuelo. Se efectuaron *raids* aéreos desde Italia y desde Francia. Se transfirieron, además de los aviones basados en tierra que operaban en beneficio de las fuerzas navales, aviones embarcados para operaciones de apoyo cercano (CAS) a las fuerzas terrestres, así como para el mantenimiento de la Zona de Prohibición de Vuelos.

Las operaciones aéreas se condujeron desde un Centro de Operaciones Combinadas en la Base de Morón.

### Evacuación

*La evacuación* se inició el día 22 de noviembre en los tres sectores establecidos. Los residentes nacionales, que en el supuesto se trataba de españoles, franceses e italianos, estuvieron materializados por 600 soldados españoles que interpretaron el papel de toda clase de personas. Los residentes se concentraron en los centros de evacuación (CENTREVAC) previstos por el plan de evacuación. Se produjeron incidencias tales como el rescate por parte de patrullas de operaciones especiales de personal residente secuestrado por la guerrilla (materializada por un grupo de operaciones especiales compuesto por 150 hombres), evacuación de personal incapacitado, niños, personas indocumentadas de otras nacionalidades, etc. El día 23 de noviembre se produjo el ataque por fuerzas mecanizadas a un CENTREVAC, lo que dio origen a una opera-

ción retardadora en una zona alejada, en la que intervinieron helicópteros de ataque.

Al finalizar las operaciones en tierra se reembarcó la Fuerza de Desembarco.

*El apoyo logístico* requirió la movilización de 2.500 hombres, consiguiendo una capacidad de helitransporte simultáneo de 800 hombres y de 1.200 más sobre vehículos de ruedas.

*Las comunicaciones* han exigido un amplio despliegue de medios. Se utilizó el Sistema Conjunto de Comunicaciones Militares, el satélite español «Hispasat», así como la red telefónica civil. Se instaló un CECOM de gran tamaño y diariamente se realizaron videoconferencias entre los diferentes mandos.

## Conclusiones

El Ejercicio Tramontana-94 se desarrolló en un ambiente de gran realismo, que se sintió en algún momento debido a la alteración de los horarios previstos ante las visitas de altas autoridades del Estado.

Ha permitido a los mandos y a las fuerzas familiarizarse en el tipo de operaciones probables en un futuro próximo.

Ha quedado patente la necesidad de mejorar las comunicaciones entre el mando táctico en la mar y la autoridad que ejerce el control operativo en tierra.

El Mando Táctico en la mar se organizó por el establecimiento del concepto CWC (Composite Warfare Commander) de implantación reciente en la doctrina de la OTAN, mediante el cual se designan mandos específicos para dirigir las acciones de guerra de superficie, de guerra antiaérea y de guerra anti-submarina. Se han observado las ventajas, pero su aplicación requiere una gran flexibilidad, ya que el sistema se mostró excesivamente descentralizado en la Zona de Operaciones Anfibas.

La cooperación con el grupo Alfa, en cuanto a la gestión y ejecución del Apoyo Aéreo Orgánico, ha sido flexible y eficaz.

Es preciso aplicar con más realismo el procedimiento TASMO de la doctrina de la OTAN, que establece un sistema permanente de gestión y ejecución del apoyo aéreo en operaciones específicas entre los mandos aéreos y navales.

La aplicación de las Reglas de Enfrentamiento (ROES) presentan normalmente dificultades de interpretación y exige la necesidad de simplificar el sistema de implantación. Se debe tener un concepto claro en la definición de un «acto hostil». El mando con autoridad para ello debe divulgarlas directamente a todas las unidades y deben ser claras y precisas para que no den lugar a dudas en su interpretación. Debe evitarse la matización excesiva de las ROES.

Se ha puesto de manifiesto la necesidad de un enlace vía satélite seguro, rápido y fiable, entre la autoridad de conducción de operaciones en tierra y el Mando Táctico en zona. En esta clase de operaciones, la gestión de las ROES,

las novedades de las incidencias importantes y la solicitud de instrucciones no pueden ser dependientes ni del sistema lento buque-tierra ni de sistemas nada fiables de HF.

El gran número de circuitos necesarios en las operaciones anfibas muestra claramente la necesidad de disponer de un buque de mando.

El Ejercicio Tramontana-94 ha demostrado que Francia, Italia y España pueden efectuar operaciones combinadas fuera de las áreas nacionales.

Julio ALBERT FERRERO





21.<sup>o</sup> *Escuadrilla de escoltas*. Autor: Ramón Leste Contreras.



## VILLAAMIL Y LA ERMITA DE LA MERCED DE CHANTEIRO



N la ensenada que forman los promontorios de Segaña y Coitelada, dentro del llamado *Portus Magnus Artaborum* o Seno de los Ártabros, formado por las rías de Ares, Coruña y Ferrol, se alza una hermosa ermita de estilo gótico, mandada edificar por el caballero eumés don Fernando Pérez de Andrade, «O Bó» o «O Vello», como lo conoce la Historia, en el siglo XIV, y que él mismo menciona en el testamento que hizo en 23 de febrero en Puentedeume: «...Item mando o moesteyro de Santa Catharina de Chantello, que eu fiz facer...». En su campanario hay una campana que fue donada por don Fernando Villaamil.

Del citado caballero eumés, dice el cronista agustino fray Felipe de la Gándara en 1664: «Dióle muchas haciendas (se refiere al rey Enrique II, *el de las Mercedes*) i fue tan poderoso que dize del fundó siete Iglesias i monasterios i siete puentes i una dellas fue la mejor de España que es la Puente de Eume...».

Esta ermita está dedicada a la Virgen de la Merced, aunque el fundador dice de Santa Catalina, pero este título corresponde a un pequeño monasterio que había a su lado y que fue posteriormente trasladado a Montefaro, por motivo de los ataques de los piratas. Pero esta advocación que se refiere a redención de cautivos tiene aquí proyección marinera.



Ermita de la Virgen de la Merced de Chanteiro, parroquia de San Pedro de Cervás, Ayuntamiento de Ares, La Coruña, que tiene una campana donada por don Fernando Villaamil en 21-9-1894.

En la comarca ferrolana es conocido este santuario por el llamado «voto de chanteiro», que fue instituido por las villas de Ferrol, La Graña, Ares y Mugar dos, en 1404, con motivo de una peste que asoló la población de estas tierras, por lo que se impetró la protección divina por medio de la Virgen de la Merced y, al cesar aquélla, en agradecimiento, las justicias de las citadas villas se ofrecieron en peregrinación al santuario los martes de Pentecostés de cada año; tal es, en síntesis, el citado voto. Hoy sólo lo cumple la villa de Mugar dos.

Aparte del voto, los marineros pescadores, especialmente los de Mugar dos, tienen a la Virgen de la Merced gran devoción, y antaño, cuando salían a faenar en sus barcos de vela, al salir de la ría y pasar frente a la ermita el patrón ordenaba descubrirse, alzar remos y rezar la Salve. También los barcos de guerra rendían pleitesía a la Virgen, haciendo proa al santuario. Es significativa la copla que los marineros mugar deses dedicaban a la Virgen:

*Nosa Virxen de Chanteiro  
dáno-lo vento de popa  
que sómo los mugar deses  
traemo-la vela rota.*

Por estas razones es posible que Villaamil decidiera ofrecerle una campana a la Virgen de la Merced en ocasión de su viaje de circunnavegación, del que se celebró su centenario en 1994.

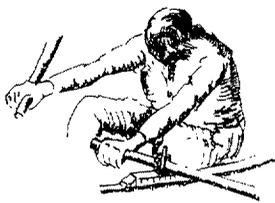
No sabemos cuál fue el motivo de su ofrecimiento, ya que el citado marino no lo indica en su libro «Viaje de circunnavegación de la corbeta *Nautilus*». Posiblemente sería con motivo de hallarse en peligro ante algún temporal, verosíblemente el que les sorprendió la noche del 25 de octubre de 1893, en que perdió la vida el marinero vasco Esteban Letamendía. Tal vez confirme esta suposición que en la campana figure la siguiente inscripción: *Jesús María y José la dotación del Nautilus a la Hermita de Chanteiro. 1893.* (Obsérvese que la fecha es 1893 y no 1894, que fue cuando terminó el viaje y se puso la campana).

En el archivo parroquial de la parroquia de San Pedro de Cervás, a la que pertenece el lugar de Chanteiro, no hay documentación al respecto, sólo una nota en el libro de cuentas o fábrica del santuario, que dice: «NOTA. En 21 de septiembre del 94 se ha colocado en la torre una campana, después de bendecida, y regalada por don Fernando Villaamil, Comandante de la corbeta *Nautilus*- José M<sup>a</sup> Gago». Éste era el párroco de la feligresía de Cervás.

La ermita sufrió desde entonces diversas vicisitudes, entre ellas un incendio que la destruyó totalmente en la noche del 29 de junio de 1933, pero la campana, regalo de Villaamil, continúa lanzando sus sonoros latidos hacia la inmensidad de «la mar océano», desde el edificio reconstruido gracias al altruismo de un buen español.

Queremos hacer notar que la inscripción de la campana dice «del» y no «la *Nautilus*», tal y como indica en el prólogo del libro don Antonio Peña y Goñi.

Antonio FELPETO GARCÍA



#### BIBLIOGRAFÍA

*Viaje de circunnavegación de la Corbeta Nautilus.* Villaamil, Fernando, archivo parroquial de San Pedro de Cervás.

*Siete puentes.* Vázquez Rey, Antonio.

*El voto de Chanteiro.* Tritiño, M., canónigo de Santiago.

## 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, cuya extensión no excederá de más de 15 folios, se remitirán mecanografiados a dos espacios en papel tamaño DIN-A4, o similar en el caso de que se utilice ordenador, por una sola cara y dejando margen suficiente a la derecha para correcciones; 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.



## 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.

### 24.094.—Hace cien años

Inicia este cuaderno de abril de 1895 una *Memoria referente á la guerra chino-japonesa, redactada por el Teniente de Navío de primera clase, jefe de la Comisión de Marina en Hong-Kong, don Francisco de A. Vázquez*; viene del cuaderno anterior y concluirá en el próximo, cumplimentando la Real Orden de 13 de febrero de 1895. Sigue *El combate naval de Haiyang, 17 Septiembre 1894. Redactado por Mr. Jukichi Inoue, con presencia de datos oficiales y de otros fidedignos*, traducido por el teniente de navío de primera clase don Joaquín de Ariza, extenso y documentado estudio del citado combate, habido entre las escuadras china y japonesa en el mar Amarillo (17-IX-1894), que

«será memorable en los anales de las guerras marítimas por haber sido el primero de esta clase con buques modernos»; se inserta en la REVISTA en cumplimiento a la Real Orden de 13 de febrero de 1895. *Proyectores eléctricos*, por don Eloy Melendreras; describe estos aparatos, su funcionamiento y utilidad. *Desgracia nacional*, «Confirmado oficialmente el naufragio del crucero *Reina Regente*, se han cumplido los tristes pronósticos que presagiaban el tiempo trascurrido y la carencia absoluta de noticias»; efectivamente, el 10 de marzo de 1895 «será tristemente memorable en la historia de nuestra Armada»; después de unas líneas de condolencias, la REVISTA publica la «Relación de los señores Jefes, Oficiales, Guardias marinas, clases y demás individuos de marinería y tropa que se hallaban embarcados en el crucero *Reina Regente* al salir dicho buque de la bahía de Cádiz para Tánger el día 9 de marzo de 1895», concluyendo con los datos técnicos del citado buque. *Compensación de declinaciones magnéticas de la Península Ibérica*, por don Rafael Pardo de Figueroa, capitán de navío retirado, continuará; estudio de las declinaciones magnéticas observadas, es el origen «del presente trabajo». *Cañonero Quirós*, botado el día 24 de febrero de 1895 en los diques de Kowloon, «de construcción mixta, construido por orden de nuestro Gobierno, para prestar servicio en el Apostadero de Filipinas». *El Almirante D. Honorato Bonifacio Papachino*; trata aquí de un incidente que tuvo por cuestiones de quién saluda primero, el año 1688, cuando al salir de Nápoles con la escuadra de su mando se encontró con otra francesa, resultando que, tras sangriento combate, Papachino se vio obligado a saludar al pabellón francés; digamos que éste contaba sólo en aquel momento con un navío y una fragata, mientras que el francés, Tourville, llevaba tres navíos y una tartana; es su autor el teniente de navío don Antonio Díaz Cañedo. *Funerales*, el día 17 en la iglesia de San Francisco el Grande de Madrid, «con que S. M. se ha dignado honrar la memoria de las víctimas del naufragio del crucero *Reina Regente*»; acto al que asistieron «S. M. y A. A., los Ministros, los Cuerpos Colegisladores, el Cuerpo Diplomático extranjero, comisiones oficiales civiles y militares y distinguida concurrencia, que llenaba por completo el grandioso templo».

En *Noticias Varias* vemos, entre otras: *Pruebas de planchas de blindaje*, tomada del «Arms and explosives», efectuadas «recientemente» a bordo del *Nettle*, en Portsmouth, fue considerada esta prueba como «muy satisfactoria». Con motivo del terrible siniestro del *Reina Regente*, el ilustrado periódico «Army and Navy Gazette» dedica a nuestra Armada sentidas frases de duelo que tenemos en alto aprecio. *Bibliografía*, con la reseña de varios libros, revistas y periódicos españoles y extranjeros. *Apéndices*, con disposiciones relativas al personal de los distintos Cuerpos de la Armada hasta el día 23 de marzo de 1895. Varias láminas acompañan al cuaderno.

J. F. G.

## 24.095.—Biografías al minuto



El capitán de navío don Antonio Prat, inspector de la Casa de las Cortes, nació en Tarragona en el año 1770, siendo su padre don José Prat, maestro mayor de las obras del Rey en la nueva población de San Carlos en la Isla de León. Comenzó a servir en la Armada en julio de 1790 con la graduación de alférez de fragata y obtuvo el empleo efectivo con el nombramiento de ayudante de Ingenieros de Marina en 1794. Continuó su carrera en la Armada y en 1811 fue graduado de capitán de fragata e ingeniero, mereciendo la efectividad en 1813. Por Real Orden de 24 de abril de 1815, le concedió S. M. la graduación de capitán de navío, y fue nombrado comisario de la Inspección General de Caminos y Canales del Reino, siendo baja en la Armada, pero en 1820 se le reconoció el empleo de coronel de Infantería, solicitado por la vía de Marina. En su carrera de ingeniero civil siguió sus ascensos, alcanzando el empleo de subinspector del Cuerpo de Ingenieros Civiles de Caminos, Canales y Puertos, y desempeñando el cargo de vocal de la Junta Consultiva del mismo. Falleció en Madrid en 1836.

Las condiciones y buenas cualidades de Prat, ocupado en su juventud en el levantamiento de planos de diversos caños isleños, mereció los elogios del sabio Tofiño en un certificado personal que terminaba con la calificación siguiente: «Su buen talento, su constante aplicación al trabajo y buena conducta en la edad de veinte y un año, prometen muchas ventajas, y en este sugeto manifiestan la mejor disposición para ser útil en cualquier destino del Real Servicio». Precisamente, con el apoyo de Tofiño, logró ser agregado a los estudios de matemáticas sublimes que se cursaban en la Academia de Guardias Marinas.

En 1803 fue nombrado por la Junta Económica del Departamento de Cádiz director de todas las obras civiles que a cuenta de S. M. se hicieran en el departamento, ascendiendo a más de un centenar las que realizó en la Isla de León, Cádiz, Chiclana y Rota, mereciendo siempre la superior aprobación, tanto por el buen desempeño en la dirección de las mismas como por los considerables ahorros que proporcionó al Real Erario. Entre sus obras técnicas figuran también, en la época de la guerra de la Independencia, el

corte y limpia del río Iro, en Chiclana, y la construcción de un canal navegable (más tarde abandonado) entre dicha villa y la Isla de León; el camino de Puerto Real con Chiclana, y el campo de Gibraltar, con el proyecto de un puente de barcas sobre el río Zurraque. Tras el fallecimiento en 1806 del marqués de Ureña fue encargado de la dirección de las obras de la nueva población de San Carlos, atendiendo, simultáneamente a las obras de fortificación y defensa de la Isla de León; pero quizá su obra más significativa por lo que de connotación patriótica contenía fue la habilitación del edificio para la instalación del Congreso de los Diputados a Cortes, verificada en el Teatro de Comedias de la Isla de León (llamado desde entonces Teatro de las Cortes), que fue realizada en el corto espacio de doce días, y consiguiendo de ese modo que las Cortes gaditanas pudieran celebrar su famosa reunión el 24 de septiembre de 1810.

J. C. P.

## 24.096.—Artilería naval



La primera vez que se empleó la artillería de pólvora en el combate naval fue en el de Guernesey (julio de 1342), en el que la flota castellana mandada por don Luis de la Cerda, biznieto de Alfonso X *el Sabio*, venció a la inglesa, superior en número, bajo el mando de Roberto de Artois, conde de Richmond, a la altura de la isla de este nombre. El encuentro, del que se conocen pocos detalles, fue muy violento y se sabe que en él los castellanos dispararon contra los ingleses «grandes barras de hierro» que desfondaban sus naves, de las que apresaron cuatro cargadas de provisiones y caballos.

G. Y.

## 24.097.—Paraje. Heroísmo

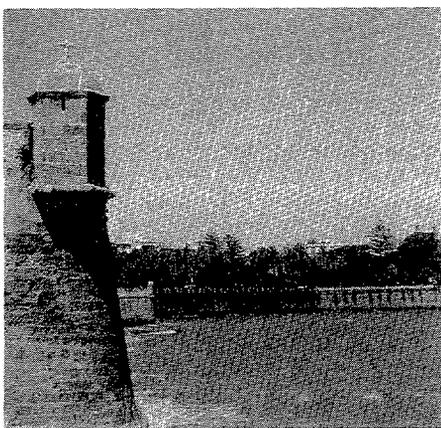


Este gaditano paraje es por demás evocador. Muchas cosas pasaron frente a él con resonancia en la hispana historia... Y la garita del primer término no parece un fiel reflejo de las existentes en las murallas de

Manila o de Cartagena de Indias... Más bien sean las de estos sitios el reflejo de las de Cádiz.

Pues en este paraje el aspirante de Marina José M. Moreno Mateo Sagasta, de mi promoción, a los pocos días de ingresar en la escuela, en su primera salida de domingo, quizá, se arrojaba desde lo alto de esa muralla para salvar a uno que se ahogaba. Un gran riesgo, pues aún quedaban bajo las aguas hierros retorcidos y agudos de los restos de los antiguos baños «del Carmen»... Y pronto, Moreno, en su carrera se vio condecorado por su heroísmo.

Pasado el tiempo, diez años más tarde, en el 36, alférez de navío, aviador naval, después de



una arriesgada campaña, con otro compañero nuestro, Ignacio del Cuvillo, en cielos de Marín, de Ferrol y de Asturias, moría José M.<sup>a</sup> Moreno, a bordo de su hidroavión en vuelo, luchando valientemente contra uno de los tripulantes que, a traición, le había inferido la primera herida grave.

¡Me enorgullece ser compañero de promoción de Moreno y de Cuvillo! Al primero, a título póstumo le fue concedida la Medalla Militar.

C. M.-V.

#### 24.098.—Nueva pólvora sin humo



Con este título, y en su sección de *Noticias Varias*, nuestra REVISTA, en su cuaderno de julio de 1893, daba la que a continuación transcribimos:

«Se han verificado pruebas en Silloth, cerca de Carlisle, con la pólvora sin humo de M. Saint-Marc.

El cañón empleado para la experiencia era un cañón Hotchkiss de tiro rápido de 47 mm; la distancia del blanco era 50 metros. Se han obtenido velocidades de 657, 702 y 874 metros con cargas de pólvora respectivamente de 340, 396 y 453 gramos.

La pólvora tiene un color azul y las dimensiones del grano son 10 y 4 mm.

Según el inventor, este explosivo no absorbe la humedad y puede conservarse indefinidamente».

J. F. G.

#### 24.099.—Constancia en el servicio



Esta gran virtud, que nace de un acendrado espíritu militar, se halla magistralmente definida en el artículo primero de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo, instituida en 1815 para recompensar precisamente dicha virtud, peculiar de las armas, dando a conocer a los dignos oficiales que emplean lo mejor de sus vidas en el Ejército y la Armada, sufriendo los riesgos y penalidades de la azarosa carrera militar, y que, con el sacrificio de la libertad y propias conveniencias, contribuyen en filas a conservar el buen orden, disciplina y subordinación, base primordial de los ejércitos.

J. L. T.

#### 24.100.—Dispensa



Sabido es que para optar a plaza de guardia marina, se exigió durante mucho tiempo el requisito establecido en las ordenanzas de ser «cavallero hijodalgo notorio, conforme a las Leyes de estos Reynos».

Don Julio Guillén, que había estudiado el tema profundamente, afirmaba que esta condición nunca había sido dispensada, ni siquiera a los hijos de los Grandes de España.

Estimaba, sin embargo, que hubo una excepción: entre los muchos extranjeros que acudían a las tres academias navales exis-

tentes en España, se presentó un indio, Manuel Inca Yupangui, natural de Cuzco, de la promoción de 1791, al que se le dispensó de exhibir las pruebas de hidalguía por su notoria nobleza al ser descendiente de los incas.

Un hermano suyo, Dionisio, teniente coronel de Caballería, fue diputado suplente por el virreinato del Perú en las Cortes generales y extraordinarias celebradas en el Teatro de las Cortes de la Isla de León el 24 de septiembre de 1810.

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

**24.101.—Nueva Zelanda**



No hay datos ciertos de que fueran los españoles, en el siglo XVI, y no el

holandés Tasman, en 1642, como dice la historia oficial, los primeros europeos que pusieron pie en Nueva Zelanda. Algún historiador, como el francés Roger Hervé, sostiene que la nao *San Lesmes* —que formaba parte de la infortunada expedición de García Jofre de Loáisía (1525) y que desapareció sin dejar rastro—, tras intentar inútilmente volver a España por el estrecho de Magallanes, arribó al sudoeste, hallando no sólo estas islas, sino también el continente australiano, teoría que no tiene suficiente apoyo documental.

Pero la reciente aparición de restos de lo que podría ser una nao de aquel siglo abre nuevas posibilidades a aquella suposición: fueron bastantes los buques que se perdieron en el inmenso océano y no es inverosímil que, si no la *San Lesmes*, alguna otra nao naufragara en aquellas tierras de las antípodas, de modo que sus tripulantes, impedido el regreso por la distancia, acabaran por mezclarse con los maorís hasta perderse la conciencia histórica de su llegada. Por otro lado, si desaparecieron por completo barcos enteros con su dotación, no es inverosímil que pruebas documentales de otros viajes o descubrimientos se hayan extraviado también, quizá para siempre. Una minuciosa investigación de esos pecios podría conducir a revelaciones inesperadas.

G. Y.

**24.102.—El buque de combate**



El entonces ministro de Marina don José Ferrándiz, de tan grata memo-

ria para todos nosotros, decía lo siguiente en un informe que presentó ante el Consejo de Ministros para la resolución del concurso relativo a la construcción del programa naval que él había diseñado: «El buque de combate es siempre una transacción entre cualidades antagónicas, y el acierto está en encontrar la armonía de éstas en términos tales que preponderen las características más eficientes y propias para la misión que al buque en proyecto se le confía».

J. L. T.

**24.103.—Nombres de buques**



En nuestra *Miscelánea* número 24.037 (enero, 1995), nos referíamos a

la célebre fragata blindada como la primera *Numancia* de la Armada, lo que es exacto referido a buques clasificados como fragatas, sea en su antigua o en la actual clase. Pero, en realidad, hubo otro buque anterior también llamado *Numancia*, si bien de tan corta y oscura vida que bien podríamos decir que *no cuenta*. Fue uno de los cinco navíos (74 cañones) que, junto con seis fragatas se adquirieron a Rusia por acuerdo entre Fernando VII y el zar Alejandro I, turbio asunto que ya tratamos en nuestra REVISTA (septiembre, 1980).

Se llamó originalmente *Lubeck*; llegó a Cádiz el 21 de febrero de 1818, se «alistó» en La Carraca y salió a bahía a principios del año siguiente, pero en vista de su pésimo estado regresó al arsenal a mediados del año 1820 y se desguzó en 1823 sin haber desempeñado comisión alguna.

La asignación de este nombre a la primera fragata blindada pudo ser una suerte de desagravio hacia los heroicos celtíberos (139 a. de C.), que no merecían que su gesta quedara sólo recordada en barco tan poco distinguido.

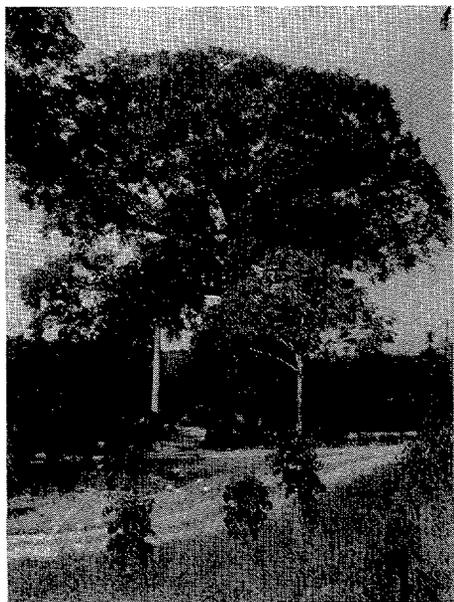
G. Y.

24.104.—Árbol



Junto a este corpulento árbol, en una apacible tarde de abril, en Cuba (1930), los guardias marinas González-Aller y Martínez-Valverde se sentían orgullosos de ser españoles y de ser oficiales de Marina. El árbol es llamado «de la paz», por haberse firmado junto a él la capitulación por la que cesó la lucha por Santiago de Cuba (1898).

Sabida es la parte importante que en el combate en tierra tomaron las columnas de desembarco de la escuadra del almirante Cervera, mandadas por el capitán de navío Bustamante. Su caballo fue muerto primero, y después él recibió mortal herida de la que falleció en el hospital de Santiago. Los combates se desarrollaron en las Lomas de San Juan. La cumbre de estas suaves ondulaciones aparece en la foto separando cielo y tierra.



En las inmediaciones del tronco del árbol hay gigantescos libros de bronce abiertos y en ellos están grabados los nombres de los caídos. No están los nuestros, pese a proponerlo algunos generosos enemigos de entonces. Todo está rodeado de una verja formada por cañones de fusil con sus bayonetas.

Dos campesinos se nos acercan; el más viejo pudo ser testigo de los combates y habla de los nuestros con respeto rayano en la unción. Me regala un cartucho de fusil Remington (casquillo y bala) encontrado en el campo de batalla (en su día se lo regalé, a mi vez, al almirante don Jerónimo Bustamante), Cae la tarde, el viejo cubano sigue ensalzando a España... ¡Qué hermoso es ser español!, pensaban los dos guardias marinas. Y en cuanto se fueron los campesinos cubanos se lo dijeron el uno al otro; y ambos a una.

C. M.-V.

24.105.—Toponimia



En el derrotero de las costas del Mediterráneo que complementa a la colección de cartas náuticas que componen el «Atlas Marítimo de España», obra cumbre de la cartografía de su época y que dirigió el brigadier de la Real Armada don Vicente Tofiño de San Miguel, aparecen los lugares de Bella Almádena —hoy Benalmádena— y Frangerola —hoy Fuengirola—, como podemos comprobar a la vista del mismo.

No se trata de un error de imprenta, puesto que también en las memorias de aquellos trabajos, que iba redactando el teniente de fragata don Julián Ortiz Canelas y que se desarrollaron entre 1783 y 1788, así como en las cartas y derrotero, cada vez que cita a estos lugares, lo hace de la misma forma.

La primera carta que se publica de uno de estos dos lugares es una hoja del portulano de las costas de España, grabado en Cádiz en el año 1813 y que se titula «Fondeadero de Frangerola».

J. M. C. T.

24.106.—Obligaciones



Las del *sargento* las explica muy claramente el *Diálogo entre un vizcaíno y un montañés sobre construcción de naves*, entre otras cosas, decían que:

«A éste le toca el tener cuidado que se le dé á sus soldados y á la gente de mar su racion cabal y de bastimento sano y no dañado, poniendo un apostá á boca de escotilla... No se ha de abrir dicha escotilla sin licencia del cabo de escuadra de guardia; y cuando fuere necesario ir á la despensa la gente de mar á hacer alguna faena, ha de bajar con ella un soldado con su linterna y vela encendida, que ha de tener en la mano, sin que la largue por ningún acontecimiento ni la fie de ninguna gente de mar, que es descuidada, porque no se pegue fuego al galeón. Hacer que el cabo de escuadra de guardia ponga sus postas y ronda en las partes y lugares que se le señalare, que será, de día, una á la bandera, otra á la cámara del capitán, otra al portalón, estando en el puerto, pero no en la mar, y otra al fogon; y de noche se retirará la del fogon y se porná en el castillo de proa; y se añadirá otra en la toldilla de popa... y si viese algun navío cerca, lo advertirá al piloto... Cuando se metiere la guardia, ha de estar en la plaza de armas ó crugía con una espada en la mano, enseñando á disparar á los bisoños para que se hagan capaces. En tierra ha de cuidar de que se traigan los basatimentos á bordo... y que se embarquen los que recibiera, porque suelen venderse algunos y *lastarlo* la gente que lo ha de gastar. Si en el puerto ó mar se abriese alguna pipa de vino, se hallará presente con el maestre, escribano y tonelero del navío... Si algun soldado estuviere enfermo en el puerto, pedirá baja al maestre ó escribano del galeon y le llevará al hospital haciendo notar la baja en los oficios del sueldo; y si es en la mar, acudirá al cirujano que lo visitó y que se le dé su dieta; y si la enfermedad creciese, acudir al capellán para que le confiesen; y si hay recado para decir misa, le dé el Santísimo para que muera como cristiano, haciéndole hacer su testamento ante el escribano del galeon, para que valga en todo tiempo; y muerto, con sabiduría de su capitán, alférez y capellan, hacer decir de misas por su alma. Y si fuere cosa de mucha consideración, se ejecute lo que dispusiere en el testamento, y no lo haciendo, se remita á sus padres ó hermanos... Visitará de ordinario las postas que se pusieren, encargándoles la vigilancia y cuidado, debajo del cual viven con descuido los que van embarcados en dicho galeon.»

J. F. G.

## 24.107.—La «bendición del piloto»



El denominado con este nombre singular era uno de los procedimientos empleados durante los siglos xv y xvi para corregir la desviación de la aguja debida a las variaciones de la declinación magnética. Según refiere el ilustre coronel astrónomo de la Armada don Salvador García Franco, una gran autoridad en la materia, en su obra «Historia del arte y ciencia de navegar», cuando el cielo empezaba a poblarse de estrellas y por el Norte aparecía el Septentrión de la Osa Mayor, procedía el piloto oficial a comprobar la aguja, de pie, sobre el puente, con la rosa delante, abierta la mano derecha con la palma vertical al extremo del brazo extendido, en ademán de bendecir —y de ahí esta denominación—, cortaba el piloto varias veces el espacio, formado en las pasadas un plano de alineación entre la Polar y la aguja para obtener la orientación. Una vez hecho esto, levantando la aguja a la altura de los ojos, pasaba a corregir la variación, para lo que solían traer otras dos agujas, una aferrada a la media cuarta del Norte y la otra a la media cuarta del Noroeste; de éstas elegía y se guiaba por aquella que le parecía llegarse más a la variación conocida por el piloto de modo tan incierto.

J. L. T.

## 24.108.—Vicealmirante



Antes de ser proclamado rey de España por obra y gracia de los generales Serrano y Prim, don Amadeo de Saboya había tenido una distinguida carrera militar en Italia, destacando en la guerra contra Austria, en la que participó en la batalla de Custoza, donde resultó gravemente herido, y llegando a alcanzar el grado de brigadier de Caballería. Es menos conocido, probablemente, que también prestó servicio en la Armada de su país, de la que fue nombrado vicealmirante en 1869.

T. T.

24.109.—El cuartel de Dolores



El cuartel de Dolores, en Ferrol, es la sede del Tercio del Norte de In-

fantería de Marina. Aún hoy algunos investigadores discrepan acerca de su origen y propiedad. La orden de ejecución para su construcción fue dada en 1760, y las obras, a cargo del presupuesto de Marina, comenzaron inmediatamente en unos terrenos también objeto de polémica. Algunos señalan que dichos terrenos pertenecían a la condesa de Lemos, dueña y señora de la villa de Ferrol, pero lo cierto es que el cuartel se erigió en una zona exterior a las propiedades de la condesa perteneciente al cabildo de Mondoñedo, que cedió gratuitamente a la Armada el solar correspondiente, por lo que también carecen de valor las insidias que mencionan el término de usurpación. El cuartel de Nuestra Señora de los Dolores se levantó en un terreno cedido para la Armada, y así consta documentalmente; se construyó con fondos de la Armada, bajo la dirección de un ingeniero —hoy diríamos arquitecto— de la Armada y fue ocupado por personal también de la Armada desde un principio, ya que allí ingresaron los batallones y brigadas, o sea, los infantes y artilleros de la Armada, pues en Ferrol no existía ningún otro elemento militar sino ellos.

J. L. T.

24.110.—Exposición marítima



En 1887 se celebró en Cádiz la primera exposición marítima nacional.

Abierta desde el 15 de agosto al 15 de noviembre, fue iniciativa de la Diputación Provincial, que regía el médico don Cayetano del Toro, que por su dedicación a los necesitados era conocido como el «padre de los pobres». Colaboraron el ayuntamiento, la Armada, la compañía «Trasatlántica», que presidía el marqués de Comillas, corporaciones, pueblos de la provincia, etcétera, con objeto de estimular la industria naval, entonces decadente.

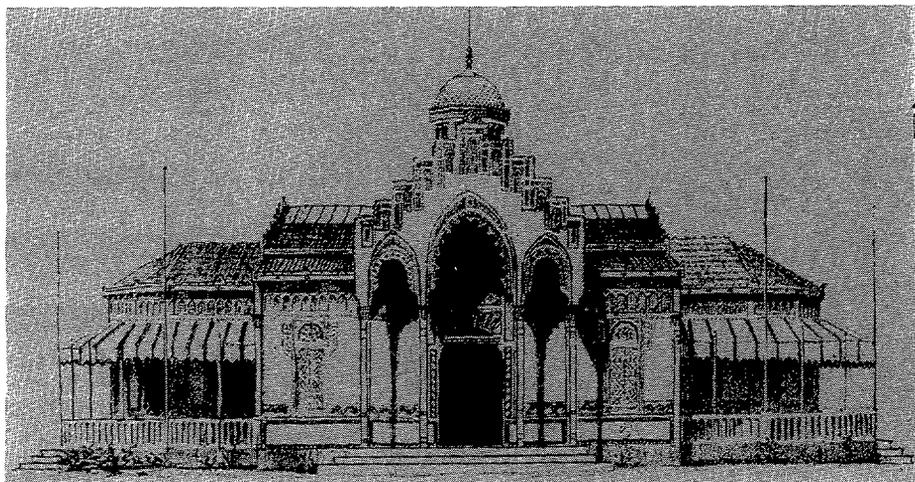
Instalada en el lugar donde después se establecieron los astilleros, fue visitada por las dotaciones de la escuadra nacional y de las de casi treinta buques extranjeros.

El discurso de apertura fue pronunciado por el famoso político gaditano, de vibrante oratoria, don Segismundo Moret.

El número de visitantes pasó de sesenta mil. Se instalaron muchos pabellones, destacando por su brillantez el de la compañía «Trasatlántica».

Esta magna exposición se consideró como preludeo de la de carácter universal que se inauguraría al año siguiente en Barcelona.

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



## 24.111.—Trasatlántico medieval



En 1331 se armó en Barcelona la coca *San Clemente*, que disponía de tres cubiertas y era capaz de transportar 500 pasajeros. Aunque no se detalla cuántos de éstos viajaban en clase turista o primera, el buque debió ser algo así como el «Jumbo» de la época.

G. Y.

## 24.112.—Drake



Según el periódico londinense «The Sunday Times» (19 de enero de 1995) «no hay razones éticas, arqueológicas o de patrimonio» para apoyar una expedición con el fin de recuperar los restos mortales de Francis Drake, fallecido en 1594 y sepultado en la mar en una caja de plomo a tres millas de Portobello. Un grupo de expertos británicos, encabezados por Michael Turner, ha investigado durante catorce años la situación del ataúd, que dicen haber localizado, con el propósito de llevarlo a Inglaterra con ocasión del 400 aniversario de su muerte, pero el Ministerio de Defensa se ha negado a financiar la operación por los motivos aducidos.

Parece, sin embargo, que el de mayor peso es el económico, y con ello la Historia le juega irónicamente una mala pasada al célebre pirata, pues fue precisamente el deseo de enriquecerse a costa de España lo que le llevó a su carrera primero en el tráfico de esclavos y después en la piratería, como venganza por habersele confiscado el producto de su negocio en el tráfico ilegal con el Nuevo Mundo en 1565 y su derrota tres años más tarde frente a Veracruz en la escuadra que mandaba Hawkins, de la que consiguió escapar, aunque con la pérdida de sus bienes.

G. Y.

## 24.113.—Gallináceas



Cuenta don Juan Oreyzaga, capellán de la Armada de García Jofre de Loaysa, en la expedición que salió de La

Coruña (24-VII-1525) y que tan desgraciada fue en su viaje, en el que fallecieron Loaysa y más tarde Juan Bastián Elcano, quedando la expedición al mando de don Toribio Alonso de Salazar, que el capitán del patache *Santiago* llevaba a bordo un gallo y una gallina, tan ponedora que diariamente ponía un huevo, excepto al cruzar el estrecho de Magallanes, en que debido al frío, sin duda, la gallina cesaba en sus «poneduras».

Fue tan grande el hambre que padecieron en la costa de Patagonia que el capitán de la nao *San Lesmes*, don Francisco de Hoces, descubridor del cabo de Hornos, le ofreció a su propietario cincuenta ducados por la pareja de aves, a lo que éste se negó, aumentando la oferta hasta mil ducados. Ignoramos si se cerró el trato de compraventa o los «volátiles» continuaron en poder de su propietario, la gallina poniendo el huevo diario, «de todos los días», como decía aquél y el gallo a lo suyo, «ki, ki, riquí».

J. F. G.

## 24.114.—Dignidad



Por un Real Decreto de 10 de enero de 1912 fue cambiada la denominación de almirante por la de capitán general de la Armada, continuando en el desempeño de este cargo don Juan Bautista Viniégra y Mendoza, conde de Villamar, ingeniero hidrógrafo hasta su fallecimiento en 21 de febrero de 1918. Había sido promovido a almirante por un Real Decreto de 21 de febrero de 1910.

L. F. F.

## 24.115.—Tubos de lanzar bajo el agua en los costados



Tomada de la revista «La Marine de France», nuestra REVISTA, en su cuaderno de julio de 1893, sección de *Noticias Varias*, daba la que aquí transcribimos:

«El ministro de Marina en Francia ha contratado con Forges et Chantiers de la Méditerranée la construcción de cuatro tubos submarinos para lanzar por los costados. Estos tubos, según los planos del ingeniero Canet, son desti-

nados dos al *Jaureguiberry* y los otros dos al *Charles Martel*, esperando que den mejores resultados que los contruidos en Inglaterra, de los cuales algunos han tenido averías al lanzar en marcha.»

J. F. G.

#### 24.116.—Cornetas



Va siendo antigua esta estampa... Y el efecto que estos instrumentos de guerra producen sigue siendo de enorme eficacia, dirigiendo su vibrante sonido al ánimo de los hombres que han de vivir en ambiente marcial y luchar contra enemigos. Los cornetas, junto con los tambores, constituyen lo que se llama «banda de guerra». Los que vemos en la foto pertenecen a marinería proclamando su carácter militar. Son de la dotación del *Juan Sebastián de Elcano* y tocan en pleno Pacífico en uno de sus ensayos (1935).

Los tiempos modernos han disminuido el uso de cornetas y tambores, pero su toque a tiempo termina cualquier situación de vacilación o de debilidad que pueda producirse al salir a campaña (1).

Los hilos musicales trabajando con altavoces no tienen el efecto electrizante de los cornetas y tambores vistos por la gente.

En los desfiles conmemorativos se reunían para el batallón de marinería hasta 40, entre cornetas, tambores y timbales.

Un viejo contraamaestre expresaba que el sonido de las cornetas eran *la voz del Rey...* Reinaba a la sazón don Alfonso XIII y así se manifestaba el «nostramo» en el acorazado de aquel regio nombre.

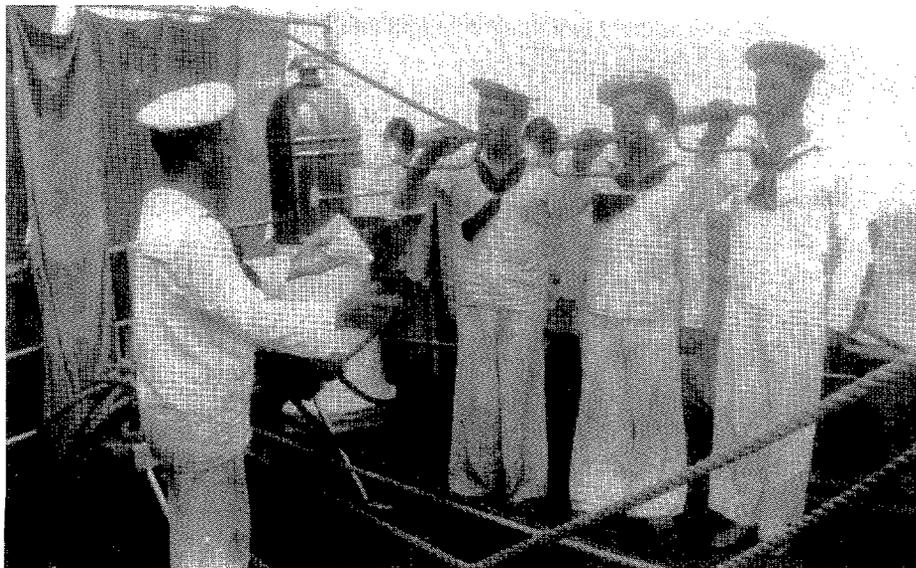
C. M.-V.

(1) El general De la Torre Galán, de fogosa oratoria, enardecía a sus hombres con el toque de la banda de guerra antes de dirigirles la palabra en sus alocuciones.

#### 24.117.—Vieja foto



Esta vez no es uno de nuestros habituales grupos. Se obtuvo a bordo del crucero *Blas de Lezo*, según rezaba, a lápiz, al dorso: *Spanish gunnery officer of «Blas de Lezo», Shanghai'27*, bajo una dedicatoria



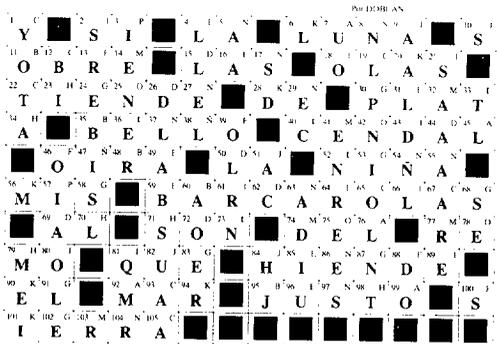


zadas en Manila. En cuanto a Guns, evidentemente orgulloso de su especialidad por el apodo, y también obviamente montando guardia, esperamos que algún curioso lector, antiguo y buen fisonomista, lo pueda identificar.

El *Lezo* formó parte de la flotilla multinacional en aguas del Yang Tsé, frente a Shanghai, en marzo de 1927, con motivo de los sangrientos sucesos que allí se produjeron. El almirante británico Tywilt, bajo cuyo mando estaba la agrupación, citó elogiosamente la presentación de nuestra Armada por «su comportamiento leal y cooperativo». En octubre estuvo en Manila, donde se conmemoró su visita con una emisión filatélica que representaba «su bella imagen marinera» (Aguilera y Elías, «Buques de Guerra Españoles 1885-1971»).

T. T.

MARINOGRAMA NÚMERO 314



ria en tinta: *To my dear friend Bonnie from Guns.*

¿Quién sería Bonnie? Según el amable comunicante que nos envía la foto, ésta se encontraba entre una gran cantidad de otras, coleccionadas a lo largo de un dilatado período de tiempo que finalizaba en 1950, pertenecientes a un desconocido oficial de la Marina norteamericana, casi todas locali-



# MARINOGRAMA NÚMERO 315

Por DOBLAN

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

## DEFINICIONES

## Palabras

A.—Pongáis vertical un palo de la arboladura .....	35 49 14 53 16 31 50 78 47 85 97
B.—Cabos que se emplean para varar las embarcaciones menores .....	102 79 37 99 65 18 46 13 25 103
C.—Pesca: Liña de dos anzuelos con dos o tres corchos en una tanza y un pequeño plomo en el punto de unión de las tanzas de cada anzuelo con el cordel .....	55 9 7 23 62 56
D.—Masilla con pólvora que se empleaba en hacer señales de noche .....	81 87 76 92 17 44
E.—Biog.: Contralmirante de la Armada chilena. Nació en 1780 y murió en California, en 1849. Entró en la Marina antes de cumplir los once años. En 1817 mandó el bergantín <i>Columbus</i> , armado por su cuenta. El gabinete chileno le dio el grado de capitán de fragata y le compró el buque .....	91 59 39 3 82 30 36
F.—Pesca: Arte de deriva cuya descripción se corresponde con la cabellera empleada en Cataluña para la pesca del jurel .....	42 5 107 20 51 93 48 83
G.—Biog.: Almirante y escritor inglés. Ingresó en la Marina en 1822 y en 1837 ya era capitán de navío. En 1842 asistió a la expedición a China, distinguiéndose en acciones de guerra .....	101 108 45 28 75 94
H.—Biog.: Explorador norteamericano. Nació en 1861 y murió en 1930. Atraído por los estudios oceanográficos, navegó en un buque ballenero hasta Groenlandia. En 1895 navegó, con su célebre <i>Fram</i> , llegando al archipiélago de Nueva Siberia .....	33 15 21 34 89 26
I.—Met.: Cantidad de vapor de agua que se encuentra en la atmósfera mezclado en el aire (palabra en gallego) .....	99 29 52 32 86 63 19 41

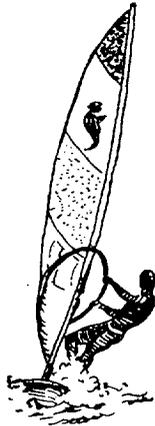
DEFINICIONES

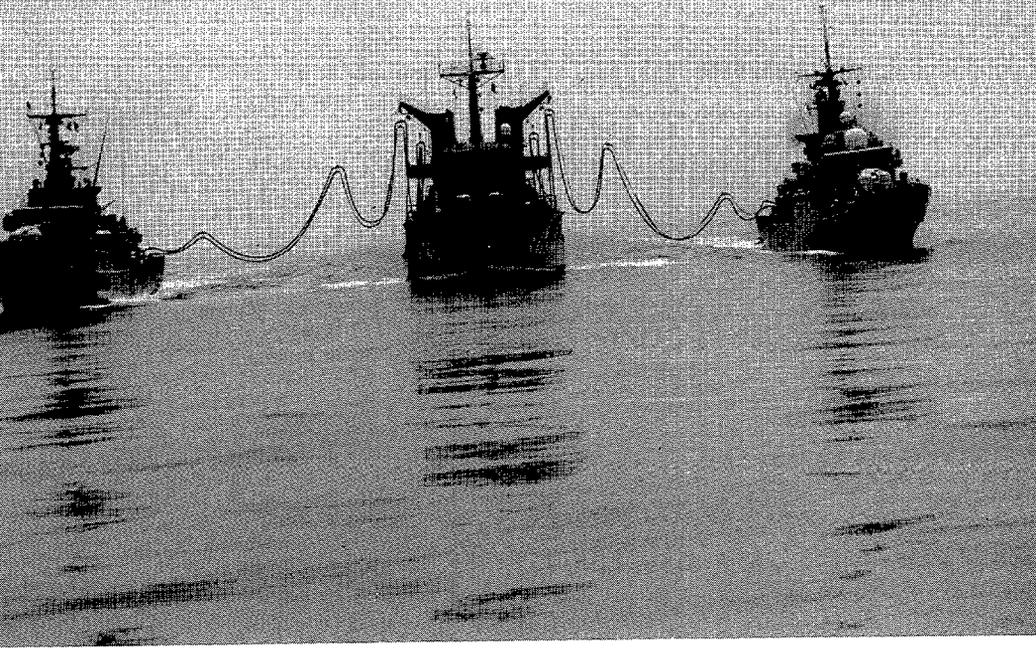
Palabras

---

J.—Expresión de la cantidad computada con relación a una unidad .....	$\overline{61} \overline{12} \overline{6} \overline{60} \overline{40} \overline{27}$
K.—Almirante inglés. A las órdenes de Blake tomó parte en las batallas de Portland y Santa Cruz, y en la de Lowestoft mandaba el <i>Royal Charles</i> .....	$\overline{4} \overline{64} \overline{74} \overline{72} \overline{84} \overline{11}$
L.—Com.: Título del cónsul más antiguo de los que componían un consulado de comercio, como presidente que era de este tribunal .....	$\overline{22} \overline{88} \overline{70} \overline{2} \overline{8}$
M.—Suspensión de una corriente de agua delante de un obstáculo .....	$\overline{58} \overline{66} \overline{97} \overline{77} \overline{67} \overline{69} \overline{80}$
N.—Nav. Ant.: Aplome debidamente una pieza de construcción .....	$\overline{73} \overline{105} \overline{90} \overline{71}$
Ñ.—Dícese de la religiosa de la Congregación de Hermanas de la Caridad (no marinera) .....	$\overline{104} \overline{96} \overline{43} \overline{1} \overline{106}$
O.—Acercáis progresivamente a un objeto. Si el objeto que sirve de comparación es otro buque, significa andar más que él, alcanzarle .....	$\overline{38} \overline{24} \overline{57} \overline{54} \overline{68} \overline{95} \overline{10}$

---





*Petroleo por dos bandas.* Autor: Fernando Gamundi.

# NOTICARIO



## MARINAS MILITARES

### NACIONAL

#### Actividades con Marinas extranjeras

*Ejercicio DOG-FISH (7-19 de febrero).*—El ejercicio DOG FISH es el principal ejercicio de submarinos y aviones de Patrulla Marítima (MPAs) que, organizado por COMSUBMED y COMARAIRMED, se realiza en la región sur de la OTAN.

La misión de este ejercicio es proporcionar adiestramiento avanzado en guerra ASW y en la cooperación SUB/AIR contra submarinos en tránsito.

Se desarrolló del 7 al 19 de febrero en aguas del mar Jónico, dividiéndose en dos fases, una primera enfocada a la familiarización entre submarinos y MPAs en los procedimientos OTAN para la cooperación SUB/AIR, y una segunda en que submarinos en patrulla, actuando coordinadamente con MPAs, se opondrán a submarinos en tránsito.

Participaron submarinos y MPAs de Italia, Francia, Alemania, Estados Unidos, Grecia, Turquía, Reino Unido, Portugal y España. Los submarinos *Tramontana* y *Delfín* efectuaron escala los días 5 y 6 de febrero en Augusta y Catania, respectivamente, para asistir a la conferencia preejercicio que tuvo lugar en la Base Naval de Augusta el día 6 de febrero; asimismo, al finalizar el ejercicio, hicieron escala en Mesina, del 21 al 23 de febrero, durante el tránsito de regreso a la base.



**Ejercicio SDV/SAL TEAM 1/95 LISA AZUL 1/95 (23 de enero-3 de febrero).**—Durante la fase final de este ejercicio, realizado por la UEBC y el US NAVY SEAL TEAM, que se desarrolló a primeros de febrero, todos los participantes se integraron en un único grupo realizando prácticas de abordaje a buques y ataques nocturnos a buques surtos en puerto, tanto de día como de noche.



**PASSEX SP/IT (8 de febrero).**—Aprovechando el tránsito del destructor italiano *Durand de la Penne* en ruta a Noruega para participar en el ejercicio STRONG RESOLVE, se efectuó el día 8 de febrero un ejercicio de oportunidad en el golfo de Cádiz con la fragata *Santa María* y la corbeta *Diana*, que se encontraban realizando la CALOPCO; asimismo participaron el submarino *Tonina*, helicópteros de la 5.ª Escuadrilla y aviones AV-8.



**Ejercicio STRONG RESOLVE (20 de febrero-10 de marzo).**—El ejercicio STRONG RESOLVE es el primero de una serie de ejercicios trienales, dirigidos por los dos mandos de la Alianza, SACLANT y SACEUR, que efectúan un planeamiento conjunto.

El correspondiente a este año se realizó entre el 20 de febrero y el 10 de marzo en aguas de Noruega y del mar del Norte, con el objetivo de adiestramiento en los procedimientos necesarios para el despliegue y uso de fuerzas conjunto/combinadas, Bi MNC, de reacción rápida (IRF y RRF) y las MAIN DEFENSE FORCES, como respuesta militar al desarrollo de una crisis.

Participaron unidades navales, aéreas y terrestres de la OTAN; Bélgica, Canadá, Dinamarca, Francia, Alemania, Italia, Luxemburgo, Holanda, Noruega, Reino Unido, Estados Unidos y España.

El ejercicio se dividió en dos fases; la primera, hasta el 2 de marzo, consistió en un ejercicio de gestión de crisis, empleándose fuerzas conjunto/combinadas NETF (Nato Expanded Task Force) y ARF (Ace Reaction Forces); esta fase incluyó un período de despliegue de fuerzas, un período CET (Combat Enhancement Training) y operaciones anfibas. En la segunda fase se efectuaron misiones de refuerzo, operaciones de minado y operaciones de protección al tráfico marítimo.

La participación de la Armada consistió en las fragatas *Victoria* y *Andalucía*, las cuales, en su tránsito a la zona de ejercicios efectuaron PASSEX con la fragata del Reino Unido *HMS Braver*, con la holandesa *HNLMS Bloys Van Treslong* y con la agrupación alemana compuesta por las fragatas *Augsburg* y *Glucksburg*.

La *Victoria* salió de Rota para entrar en Portsmouth el día 19 de febrero y participar en la reunión preoperativa del bando *Green*; la *Andalucía* salió de Ferrol para entrar en Vestefjord (Noruega) el día 19 de febrero.

Durante el ejercicio, la *Victoria* participó en Trondheim (Noruega), entre el 24 y 27 de febrero, en el Distinguished Visitor Programme/Maritime Forces Day.

## Principales ejercicios y actividades nacionales

**CALOPCO «Santa María» y «Diana».**—La fragata *Santa María* y la corbeta *Diana*, del 30 de enero al 3 de marzo han realizado la Calificación Operativa para el Combate, siguiendo el programa de actividades elaborado por la CEVACO.



**Adiestramiento patrulleros Zona Marítima de Canarias (21-22 de febrero).**—Los patrulleros *Grosa*, *Medas*, *Tagomago* y *Centinela*, los remolcadores *Las Palmas*, *Ferrol* y la Unidad de Buceo de la Zona Marítima de Canarias realizaron diversos ejercicios de adiestramiento los días 21 y 22 de febrero, en los que también participaron un helicóptero del 802 Escuadrón y aviones del 462 Escuadrón del MACAN del Ejército del Aire.



**Adiestramiento UEBC (14-16 de febrero).**—La Unidad de Buceadores de Combate (UEBC) realizó un ejercicio de adiestramiento propio en la zona de la bahía de Mazarrón y la sierra Cedacero, efectuando reconocimiento de playas y zonas interiores como preparación a un posible asalto anfibio.



**Adiestramiento Flotilla MCM (13- 18 de febrero).**—La Flotilla de MCM realizó, entre el 13 y el 18 de febrero, un ejercicio de adiestramiento propio en aguas de Cartagena en el que participaron la 1.ª Escuadrilla de MCM, con el *Guadalete* y el *Guadalmedina*, la 2.ª Escuadrilla de MCM con los dragaminas *Tajo*, *Júcar*, *Ebro*, *Genil*, *Odiel*, *Sil* y *Miño* y la Unidad de Buceadores de MCM.



**Ejercicio ADELFIEX (20- 25 de febrero).**—Ejercicio de adiestramiento anfíbio que se realizó entre el 20 y 25 de febrero en aguas del golfo de Cádiz, sierra del Retín y mar de Alborán, con el objetivo principal de comprobar las posibilidades operativas del *Hernán Cortés* en lo referente a lanzamiento y recogida de vehículos anfíbios, varada en playas y operaciones con helicópteros.

Participaron en este ejercicio el *Aragón*, *Hernán Cortés*, A-06, Grupo Naval de Playa, Unidad de Adiestramiento del Tercio de Armada y la Unidad de Buceo de la Zona Marítima del Estrecho, colaborando en diversas fases helicópteros de la 3.ª y 5.ª Escuadrillas de la Flotilla de Aeronaves y el remolcador *La Graña*.



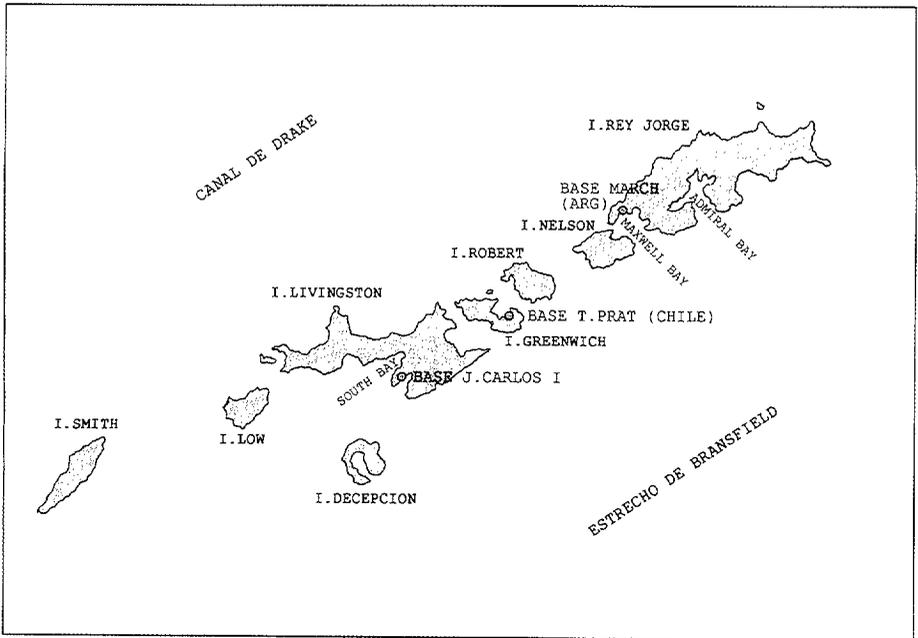
**Alistamiento «Canarias» (20 de febrero-17 de marzo).**—La fragata *Canarias* realizó entre el 20 de febrero y el 17 de marzo una serie de actividades programadas tras su entrega provisional a la Armada, efectuando del 20 de febrero al 17 de marzo las pruebas de comprobación del protocolo de pruebas SAMN-Meroka, pruebas SIT, entre el 20 de febrero y el 3 de marzo, pruebas de control del buque y servicio de vuelo, entre el 6 y 10 de marzo, y PRECSSQT-WSAT, entre el 6 y el 17 de marzo.



**Lantor FLOSUB (28 de febrero-1 de marzo).**—Los submarinos *Mistral* y *Tramontana* y la corbeta *Descubierta*, efectuaron lanzamientos de torpedos y cohetes Bofors los días 28 de febrero y 1 de marzo en las zonas permanentes de ejercicios submarinos de Cartagena, con la colaboración del remolcador *Cartagena* y el patrullero *Javier Quiroga*.

## Otras actividades

**Campaña Antártica Verano Austral 94/95 (1 de diciembre de 1994-29 de abril de 1995).**—Finalizada el 4 de febrero la campaña biológica BENTAR-95, consistente en el estudio de la fauna y flora bentónicas de los fondos de la zona sur de la isla Livingston, dirigida por la doctora Ana Ramos, el *Hespérides* navegó a Ushuaia (Argentina), donde efectuó escala entre el 7 y 10 de febrero para desembarcar al personal científico de dicha campaña y embarcar al equipo del doctor Marc García, que realizó, entre el 11 y el 26 de febrero, la campaña de contribución española al proyecto WOCE (World Ocean Circulation Experiment) en el canal de Drake y el estrecho de Bransfield. Finalizada esta campaña se dirigió a la Base Antártica española «Juan Carlos I» para proceder a su cierre el día 27 de febrero, y recoger al personal científico allí destacado,



iniciando a continuación el tránsito hacia Punta Arenas donde efectuó escala, del 3 al 5 de marzo, antes de iniciar el regreso a España.



**LXVI Crucero de Instrucción buque-escuela «Juan Sebastián de Elcano» (8 de enero-14 de julio).**—Tras haber efectuado la última escala en territorio nacional, dentro del actual crucero, el *Elcano* salió de Tenerife el día 19 de enero, iniciando el cruce del Atlántico para llegar a Recife (Brasil) el día 13 de febrero como primera escala en el continente americano, puerto en el que estuvo hasta el 18 de febrero, en que inició el tránsito hacia La Guaira (Venezuela).



**Campaña vigilancia pesca «Chilreu» (1 de febrero-8 de abril).**—El patrullero de vigilancia de pesca *Chilreu*, dentro de las actividades de vigilancia de pesca establecidas en el Plan General de Vigilancia de Pesca, que se realiza dentro del marco determinado por el Acuerdo entre los Ministerios de Defensa y Agricultura, Pesca y Alimentación, inició el día 1 de febrero una campaña de vigilancia de los caladeros nacionales, llevando embarcados inspectores

de pesca de la Secretaría General de Pesca Marítima y de la Comunidad Europea; dicha campaña finalizará el 8 de abril.



**Operación SHARP GUARD.**—Dentro de las operaciones que se desarrollan en el Adriático por las fuerzas de la OTAN y de la UEO para el control del embargo impuesto a la antigua Yugoslavia por Naciones Unidas, la Armada continúa participando con dos fragatas en permanencia; durante el mes de febrero, concretamente, con la *Reina Sofía*, integrada en la agrupación de STANAVFORMED, y la *Asturias*, integrada en la agrupación de la UEO; asimismo, durante todo el mes de febrero, el petrolero *Marqués de la Ensenada* ha permanecido integrado en dicha fuerza naval para proporcionar apoyo logístico en la mar y colaborar con su helicóptero orgánico en las operaciones del FLS (Forward Logistic Site) instalado en Grottaglie (Italia).

En el cuadro anexo se observa el resumen de la participación de la Armada desde el comienzo de las operaciones en el Adriático.

## Conmemoraciones

**458 Aniversario de la Infantería de Marina.**—El día 27 de febrero se celebró el 458 Aniversario de la Infantería de Marina en San Fernando.

El acto tuvo lugar en el patio de armas del Tercio de Armada y fue presidido por el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada don Juan José Romero Caramelo. Comenzó la ceremonia con los honores de ordenanza y revista de las fuerzas participantes. A continuación, se procedió a la lectura del decreto de antigüedad de la Infantería de Marina, lectura de efemérides, alocución del comandante general de la Infantería de Marina, general don Arturo Paz Pasar, e imposición de condecoraciones por el AJEMA. Posteriormente, se celebró el Homenaje a los Caídos y se cerraron los actos con el desfile de las fuerzas participantes.

Estuvieron también presentes diversas autoridades civiles de Cádiz y San Fernando, así como numeroso público.

La antigüedad de la Infantería de Marina se remonta al año 1537, cuando por Real Decreto de Carlos I se constituyen los Tercios de Galeones, de los cuales el primero fue el Tercio de la Corona, formado por diez Compañías Viejas del Mar de Nápoles.

A. P. P.

Resultados del control del embargo a los países de la antigua Yugoslavia

Buque	Operación	Agrupación	Comienzo operación	Fin operación	Buques interrogados	Buques desviados	Buques visitados
<i>Andalucía</i>	SHARP VIGILANCE/FENCE	WEUCONMARFOR	04-10-92	12-01-93	642	12	31
<i>Andalucía</i>	MARITIME GUARD	STANAVFORMED	17-05-93	18-06-93	43	0	3
<i>Andalucía</i>	SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	20-06-94	19-10-94	52	1	3
<i>Aragón</i>	ALFA BRAVO	ALFA BRAVO	08-01-93	22-01-93			
<i>Asturias</i>	SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	26-07-93	19-11-93	244	8	16
<i>Asturias</i>	SHARP GUARD	STANAVFORMED	21-01-95	23-04-95	50	3	15
<i>Baleares</i>	MARITIME MONITOR	STANAVFORMED	16-07-92	21-07-92	0	0	0
<i>Baleares</i>	SHARP FENCE/SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	01-04-93	20-07-93	747	10	89
<i>Baleares</i>	SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	20-10-94	20-01-95	46	1	3
<i>Castilla</i>	ALFA BRAVO	ALFA BRAVO	23-10-92	01-11-92			
<i>Castilla</i>	ALFA BRAVO	ALFA BRAVO	04-11-92	18-11-92			
<i>Castilla</i>	ALFA BRAVO	ALFA BRAVO	14-04-93	29-04-93			
<i>Castilla</i>	ALFA BRAVO	ALFA BRAVO	17-09-93	01-10-93			
<i>Cataluña</i>	MARITIME GUARD	STANAVFORMED	12-01-93	01-04-93	748	15	24
<i>Cataluña</i>	SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	05-03-94	20-06-94	9		1
<i>Cataluña</i>	ALFA BRAVO	TG 81.01	10-12-94	21-12-94			
<i>Extremadura</i>	SAHRP VIGILANCE	WEUCONMARFOR	25-07-92	24-09-92	149	0	0
<i>Extremadura</i>	SAHRP GUARD	WEUCONMARFOR	20-11-93	05-03-94	25	1	0
<i>Hernán Cortés</i>	ALFA BRAVO	TG 81.01	10-12-94	21-12-94			

Buque	Operación	Agrupación	Comienzo operación	Fin operación	Buques interrogados	Buques desviados	Buques visitados
<i>Marqués de la Ensenada</i>	MARITIME MONITOR	STANAVFORLANT	11-09-92	21-10-92			
<i>Marqués de la Ensenada</i>	MARITIME GUARD	STANAVFORMED	06-02-93	18-03-93			
<i>Marqués de la Ensenada</i>	SHARP GUARD	TF-440	20-08-93	27-09-93			
<i>Marqués de la Ensenada</i>	SHARP GUARD	Petroleros	01-06-94	24-07-94			
<i>Marqués de la Ensenada</i>	SHARP GUARD	Petroleros	01-02-95	28-02-95			
<i>Marín Álvarez</i>	ALFA BRAVO	ALFA BRAVO	31-05-93	16-06-93			
<i>Numancia</i>	SHARP GUARD	STANAVFORLANT	27-08-93	06-10-93	1	0	2
<i>Numancia</i>	SHARP GUARD	STANAVFORMED	04-06-94	20-09-94	676	5	28
<i>Príncipe de Asturias</i>	ALFA BRAVO	TG 81.01	10-12-94	21-12-94			
<i>Reina Sofía</i>	SHARP GUARD	STANAVFORLANT	18-06-93	27-08-93	87	0	16
<i>Reina Sofía</i>	SHARP GUARD	STANAVFORMED	14-12-94	05-04-95	216	9	22
<i>Santa María</i>	SHARP GUARD	STANAVFORLANT	04-02-94	04-06-94	86	0	5
<i>Siroco</i>	SHARP GUARD	Submarinos	19-03-94	04-05-94			
<i>Tramontana</i>	SHARP GUARD	Submarinos	26-09-94	11-11-94			
<i>Velasco</i>	ALFA BRAVO	ALFA BRAVO	02-11-92	18-11-92			
<i>Victoria</i>	MARITIME MONITOR	STANAVFORLANT	07-09-92	26-09-92	17	0	0
<i>Victoria</i>	SHARP GUARD	STANAVFORLANT	18-10-93	04-02-94	60	1	6
<i>Victoria</i>	SHARP GUARD	STANAVFORMED	20-09-94	14-12-94	78	0	4
<i>Victoria</i>	ALFA BRAVO	TG 81.01	14-12-94	21-12-94			
					<b>3.976</b>	<b>66</b>	<b>268</b>

## Disposiciones oficiales

**Plantillas.**—El Real Decreto 242/1995, de 17 de febrero, modifica las plantillas de las Fuerzas Armadas para el ciclo 1994/1995, aprobadas por Real Decreto 1266/1994 de 10 de junio. En lo que afecta a la Armada, se asigna una plantilla de 1.185 a los sargentos primeros y sargentos acogidos a la disposición adicional tercera del Real Decreto 1928/1991, de 20 de diciembre (sargentos primeros, 27 de Infantería de Marina y 330 especialistas de la Escala Básica; sargentos, 28 de Infantería de Marina y 800 especialistas de la Escala Básica). Los ascensos a sargento se producirán una vez cumplidas las condiciones establecidas por dicho real decreto y con ocasión de vacante en la plantilla fijada.



**Adquisición de viviendas.**—La Instrucción núm. 24/95, de 13 de febrero, del director general del Instituto Social de las Fuerzas Armadas (BOD núm. 35) establece las condiciones para la concesión de ayudas económicas para la adquisición de viviendas por los titulares del ISFAS durante el año 1995 y el procedimiento de solicitud de préstamos personales.

La Instrucción núm. 31/1995 (BOD núm. 49) establece las condiciones de los préstamos hipotecarios para adquisición de vivienda a conceder por las Cajas de Ahorros adheridas al convenio de colaboración vigente con la Confederación Española de Cajas de Ahorros.

G. Y.

## Visitas

**Rota.**—Durante los días 23 al 25 de febrero efectuaron escala en el puerto de Rota el buque de asalto anfibio *Wasp*, el LPD *Shreveport* y el LSD *Whidbey Island* de la Marina de los Estados Unidos.

Los tres buques están asignados a la Flota del Atlántico y se integran habitualmente en la VI Flota destacada en el Mediterráneo.

Entre los días 27 de febrero y 3 de marzo lo hizo el buque oceanográfico *Wyman*. Está asignado a la oficina de Oceanografía Naval y realiza habitualmente sus misiones en el Mediterráneo y zona del estrecho de Gibraltar.

Del 3 al 6 de marzo hizo escala asimismo el buque de aprovisionamiento del Military Sealift Command (Departamento de Defensa Estados Unidos), *Sirius*, asignado a la flota del Atlántico.

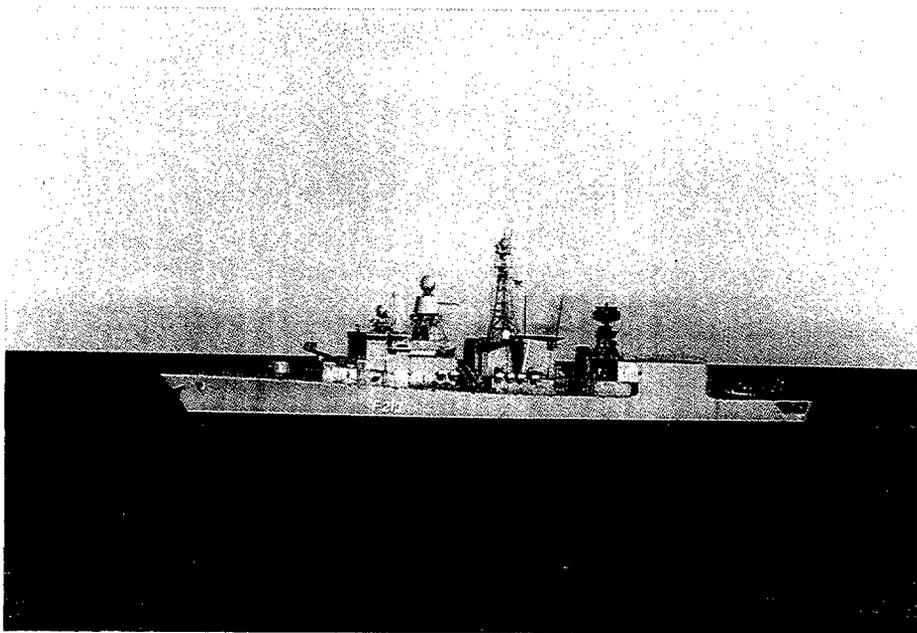
A. P. P.

**Cádiz.**—Durante los días 18 al 20 de febrero hizo escala en el puerto de Cádiz la fragata belga *Wandelaar* en visita no oficial para descanso de la dotación.

El buque pertenece a la clase *Wielingen* y es el tercero de la serie. Desplaza 2.400 toneladas; está armado con un cañón Creusot/Loire de 100 mm, un lanzador óctuple de misiles SAM Sea-Sparrow, 4 misiles SSM Exocet, un lanzador Bofors A/S y dos tubos lanzatorpedos L5.

A. P. P.

**Algeciras.**—Durante los días 22 al 24 de febrero hicieron escala en el puerto de Algeciras la fragata alemana *Augsburg* y el buque de apoyo *Glücksburg* en visita no oficial para descanso de la dotación.



La fragata pertenece a la clase *Bremen* y es la séptima de una serie de ocho. Desplaza 3.600 toneladas, está armada con un cañón Oto-Melara de 76 mm, un lanzador óctuple de misiles SAM Sea-Sparrow, ocho misiles SSM Harpoon, y cuatro tubos lanzatorpedos Mk-32 para torpedos Mk-46. Embarca dos helicópteros Westrand Sea-Lynx.

El buque de apoyo logístico pertenece a la clase *Lüneburg* y es el cuarto de una serie de ocho. Desplaza 3.700 toneladas y está armado con dos montajes dobles de cañones Bofors 40 mm.



El día 21, previamente a la entrada, se efectuó un PASSEX entre ambos buques, la fragata *Santa María* y la corbeta *Diana*, con ejercicios de guerra de superficie, guerra antiaérea con aviones *Harrier* y petróleo en la mar.

A. P. P.

## EXTRANJERO

### Australia

**Potenciación de la costa oeste.**—Con la transferencia a la base de Stirling de la segunda FFG clase *Adelaida*, la Marina australiana confirma la potenciación de la base principal de la costa oeste.

La Marina de Australia ha tenido hasta el momento su base principal en Sidney, en la costa este. La tendencia a participar cada vez menos en el área del sureste asiático ha motivado el aumento de unidades navales en la costa occidental, habiendo transferido igualmente a Stirling varios patrulleros procedentes de la Base Naval de Cairns, situada en el norte.



## Brasil

**Entrega de un nuevo LST.**—A finales de octubre, llegó a su base de Río de Janeiro el LST *Mattoso Maia*, ex *USS Cayuga*, de la clase *Newport*. El LST, que entró en servicio en 1970, puede alcanzar 20 nudos y transportar tractores anfibios con una superficie de almacenamiento de 2.500 metros cuadrados, lo que le permite albergar 400 hombres con su equipo y del orden de 300 vehículos ligeros.

## Canadá

**Fusión del Servicio de Guardacostas con el Departamento de Oceanografía y Pesquerías.**—El Servicio de Guardacostas de Canadá se fusiona en 1995 con el de Departamento de Oceanografía y Pesquerías, lo que permitirá una mayor coordinación de estas dos organizaciones paramilitares con vistas a su actuación en la mar. El Servicio de Guardacostas canadiense cuenta con unos 110 buques de todos los tipos, algunos de ellos de gran tamaño y con cometidos que abarcan desde el de rompehielos hasta el de salvamento, pasando por el de escolta y protección del tráfico marítimo dentro de la ZEE canadiense. El Departamento de Oceanografía y Pesquerías dispone de unos 20 buques oceanográficos y de investigación, además de 300 embarcaciones menores.

## China

**Llega el primer submarino clase «KILO».**—El buque mercante *Sea Tern* transportó por vía marítima el primer submarino convencional clase *KILO* con destino a la República Popular China. El submarino, que había sido inicialmente construido para Rumanía, es el primero de una serie de dos adquiridos por la Marina china en un intento de modernizar su anticuada flota submarina. Es la primera vez que un submarino de la clase *KILO* es transportado de tan insólita manera, ya que habitualmente navegaban por sus medios, con una dotación de la Marina compradora asistida por asesores rusos, haciendo el tránsito en superficie si la distancia era excesivamente larga, con objeto de acortar el tiempo de viaje.

## Estados Unidos

**El portaviones «Enterprise» finaliza su tercera gran carena.**—El portaviones nuclear norteamericano *Enterprise* ha finalizado su tercera gran carena

(overhaul) después de permanecer tres años en las gradas de los astilleros de Newport News, con un costo de 1.400 millones de dólares, dentro del programa SLEP (Ampliación de Vida en Servicio). El buque, que fue construido en 1961, es actualmente el portaviones nuclear más antiguo del mundo, aunque con estas obras, que han supuesto una profunda modernización de todos sus equipos con la inclusión de nuevos radares aéreos y un sistema mejorado de mando, control, comunicaciones y guerra electrónica, permanecerá en activo hasta bien entrado el próximo siglo.



**Orden de construcción de un cuarto AGS clase «Pathfinder».**—La Marina norteamericana ha ordenado la construcción de un cuarto buque de investigación oceanográfica clase *Pathfinder*, con una opción para construir dos más. El buque será construido en los astilleros Halter Marine, al igual que los tres anteriores, y sus misiones serán las propias de un buque oceanográfico: levantamiento de fondos, lanzamiento y recuperación de instrumentos científicos, operaciones con vehículos ROV, etc. La propulsión está a cargo de dos generadores diesel-eléctricos, conectados a dos sistemas conocidos como Z-drives, que permiten un chorro orientable en 360 grados para dirigir la unidad. La eliminación del tradicional engranaje y de los largos ejes propulsores permite reducir el ruido radiado.



**El último SSN clase «Permit» sobrevive a 1995.**—El último submarino nuclear de ataque de la clase *Permit*, el *Gato*, sobrevivirá al año 1995 al haber aprobado el Congreso su baja a comienzos de 1996. El *Gato*, última unidad de las 14 construidas de la clase inicialmente denominada *Thresher*, pero que después de la pérdida de este submarino pasó a denominarse *Permit*, entró en servicio el 15 de enero de 1968, habiendo sobrevivido a submarinos más modernos de la clase *Sturgeon*. El *Gato*, que lleva el nombre de un famoso submarino de la segunda guerra mundial, sufrió con otros dos de su clase la modificación *SUBFASE*, que supuso el alargamiento de su vela y una propulsión más potente. Su desplazamiento actual es de 4.770 toneladas y la dotación la componen 127 hombres.

J. M. T. R.



**Helicóptero «MD 630N».**—En la feria Heli-Expo de Las Vegas, McDonnell Douglas presentó su nuevo helicóptero *MD 630N*, sin rotor de cola, con tal éxito que, según el fabricante, vendió en un solo día la producción total del

primer año de fabricación (1996). Tiene un rotor principal de seis palas y carece, como decimos, de rotor de cola, lo que le confiere un bajo nivel de ruido, mayor velocidad y más capacidad de carga. No está concebido con fines militares, sino como transporte de emergencia, ambulancia aérea, etc., con capacidad para transportar de seis a ocho personas. El vuelo de pruebas se realizó el 22 de noviembre de 1994 y su exhibición pública fue el 29 de enero del año actual.

T. T.

## Grecia

**Nuevo LST clase «Jason».**—En 1987 se puso la quilla del LST *Samos*, primero de una serie de cinco unidades denominada *Jason*, pero debido a una serie de problemas financieros de los astilleros Eleusis, el *Samos* no ha podido ser entregado hasta finales de 1994, comenzándose la construcción del segundo LST, denominado *Chios*, en 1995, para continuar a intervalos de un año con el resto de la serie. Los LST de la clase *Jason* tienen un desplazamiento de 4.400 toneladas a plena carga, pudiendo transportar 300 hombres con sus equipos y vehículos, además de cuatro LCVP. Grecia mantiene una importante fuerza anfibia destinada a defender sus innumerables islas.

## India

**Portaviones ruso en venta.**—El general Pavel Grachev, ministro de Defensa ruso, ha admitido que la agencia estatal para exportación de armas, Rosvozhzheniye, ha realizado un informe sobre el estado de un portaviones clase *Kiev*, para ofrecerlo en venta de la India. El buque, *Admiral Gorshkov*, es el último de la clase *Kiev* que permanece en las listas de la Marina rusa. Diseñado como plataforma para aviones VSTOL, su razón de ser desapareció cuando se dieron de baja todos los aviones VSTOL *Yak-38 Forger*, y se suspendió el proyecto *Yak-41 Freestyle* que debía reemplazarlo. Como resultado de una explosión en una cámara de calderas y el posterior incendio, el *Gorshkov* se encontraba fuera de servicio. En el caso de que fuese adquirido por la India, reemplazaría a unos de sus dos viejos portaviones de procedencia británica.

## Irán

**Adquisición de cinco patrulleros.**—La Marina iraní ha adquirido en el último trimestre de 1994 cinco patrulleros clase *Hudong 303*, de fabricación china. Los patrulleros, que fueron transportados en un buque mercante chino, supo-

nen la culminación de un proceso de negociaciones que se inició en 1991. La clase *Hudong 303* está dotada de misiles superficie-superficie *Eagle Strike* con un alcance de 22 millas; su desplazamiento es de 205 toneladas a plena carga y tiene una autonomía de 800 millas a 30 nudos.

## Italia

***Entra en servicio la primera fragata construida para Irak.***—Después de 11 años desde su construcción, la primera de las cuatro fragatas clase *Lupo*, construida para la Marina iraquí y embargada por las Naciones Unidas, ha entrado en servicio con el nombre de *Artigliere*, bajo pabellón italiano. Aunque su fecha oficial de alta en la Marina italiana es octubre de 1994, aún no ha recibido todos los equipos y armas que la homologan al resto de la clase *Lupo* actualmente en servicio. Una vez modernizadas las cuatro fragatas, dos de ellas serán basadas en Augusta y las otras dos en Brindisi, para ser utilizadas en apoyo de las sanciones de las Naciones Unidas en el Adriático, control del canal de Sicilia y del estrecho de Otranto.



***Lanzamiento del último cazaminas clase «Gaeta».***—El octavo y último cazaminas de la clase *Gaeta*, bautizado *Rimoni*, fue botado por los astilleros Intermarine de Bocca di Magra en el cuarto trimestre de 1994. Este diseño, que ha tenido un gran éxito para la exportación, ha sido construido en Estados Unidos con el nombre de *Osprey*, adoptado también por Malasia y Nigeria, y recientemente ha sido adquirido por Australia con el nombre de *Huon*. La Marina italiana tiene previsto construir una segunda serie de seis buques a partir de 1995.

## Japón

***Botadura del primer destructor clase «Murasame».***—El primero de una clase de cuatro destructores de la clase *Asagiri* modificada, el *Murasame* (DD 101), que da nombre a esta nueva clase, ha sido botado en Tokio por los astilleros Ishikawajima Harima. El buque, cuya construcción fue aprobada en 1991, tiene un desplazamiento de 4.400 toneladas y su construcción ha recibido una prioridad más alta que la de los destructores clase *Kongo*, similares a los *Arleigh Burke* estadounidenses y, al igual que ellos, poseedores del sistema *Aegis*. Por sus avanzadas características, el *Murasame* puede ser considerado como un *Kongo* reducido mejor que un *Asagiri* alargado.

## Malasia

**Botadura de una nueva fragata.**—La primera de una serie de dos fragatas clase *Lekiu* fue botada en los astilleros británicos de Yarrow el pasado 3 de diciembre. El buque, de 2.270 toneladas y dentro del concepto multimisión, está poderosamente armado con misiles *Exocet* antibuque y *Seawolf* antiaéreos, además de poseer capacidad antisubmarina gracias a sus dos montajes triples de tubos de lanzar. Un avanzado sistema de mando y control integra todos sus sistemas de armas y sensores, que son de procedencia británica, francesa y holandesa. La fragata *Lekiu* está previsto que entre en servicio en el primer trimestre de 1996, seguida seis meses después por la segunda de la serie.

## Marruecos

**Incorporación de un nuevo LST.**—La Marina marroquí pudo contemplar el pasado mes de octubre la llegada de su mayor unidad al puerto de Casablanca: el LST *Sidi Mohammed Ben Abdallah*, ex *USS Bristol County*. Este buque, que había sido transferido el pasado verano, supone un notable aumento de la capacidad anfibia para la Marina marroquí. El *Abdallah*, similar al *Hernán Cortés*, supondrá una importante aportación al transporte de material militar y tropas con destino al Sáhara occidental, en auxilio de los tres *Batral* que normalmente realizan este cometido. La Marina marroquí se encuentra pendiente de recibir las dos corbetas clase *Assad* embargadas a Irak por el gobierno italiano pero, debido a dificultades financieras, la entrega aún no ha sido posible, aunque Rabat confía que se efectúe en 1995.

## Reino Unido

**El último destructor.**—Con la entrega el pasado mes de noviembre del *Richmond* (D 239), los astilleros Swan Hunter, situados a orillas del río Tyne, finalizaban el último destructor que construían en este siglo. Estos famosos astilleros, que se encuentran a punto de desaparecer por falta de pedidos, han construido en los últimos años 26 buques de diferentes tipos que se encuentran en servicio en siete naciones. Gran Bretaña se ha quedado solamente con tres astilleros capaces de construir buques de guerra, Vickers, Yarrow y Swan Hunter, de ellos este último en fase de desmantelamiento.

El *Richmond* pertenece a la clase *Duke*, de 13 unidades, de las que las tres últimas están siendo construidas por los astilleros Yarrow, estando prevista su entrega entre 1996 y 1997, con intervalos de seis meses.



## Rusia

**El «Kuznetsov» finaliza sus pruebas con el «Flanker».**—Después de las bajas para desguace de los portaviones *Novoros-siysk* y *Minsk*, el *Admiral Kuznetsov*, único portaviones en activo y operativo de la Flota del Norte, ha finalizado a lo largo de 1994 todo tipo de pruebas de mar con el avión *SU 27 Flanker*. Este portaviones es el único que mantiene encendida la llama de la aviación naval embarcada, pues está prevista la baja de los *Kiev* y *Gorshkov*, este último ofrecido en venta a la India para sustituir al anticuado *Vikrant*, ex *HMS Hercules*, cuya vida operativa finaliza en 1997.



**Pruebas de mar del destructor «Admiral Chabanenko».**—El único destructor de la clase *Udaloy II* se encuentra en su base de Kaliningrado listo para iniciar sus pruebas de mar. El buque, que había cambiado su nombre por el de *Basisty*, ha recuperado el de *Admiral Chabanenko*, de acuerdo con la tendencia actual de bautizar buques con los nombres de almirantes de la Marina rusa. La construcción del *Chabanenko* se inició en 1989, botándose un año más tarde, para ser finalizado en 1994 por los astilleros Yantar de Kaliningrado. La diferencia principal con los *Udaloy I* es la mejora de su sistema de combate, similar al de los *Sovremenny* y *Neutrashimy*.



**Nueva clase de patrulleros.**—La Marina rusa ha comenzado la construcción de una nueva clase de patrulleros denominada *Mirazh* o *Tipo 14310*. Estos patrulleros, con una velocidad proyectada de 48 nudos, serán construidos por los astilleros Vympel de Rybinsk sobre el río Volga. Su desplazamiento será de 126 toneladas y podrán llevar un lanzador SAM con seis misiles. La dotación está compuesta por 12 hombres, de ellos dos oficiales.

## Tailandia

**Avances en la construcción del portaviones.**—La construcción del portaviones *Chakkrinareubet*, de 11.400 toneladas, se encuentra bien avanzada en las gradas de la Empresa Nacional «Bazán» de Ferrol. El buque se construye en 99 bloques prefabricados, que son soldados en las gradas. Su botadura está prevista en diciembre de 1995 o enero de 1996, para ser entregado en marzo de este último año. Los alojamientos de la dotación han sido incrementados de 450 a 601, incluyendo los correspondientes a una unidad aérea embarcada y los espacios para la Familia Real tailandesa. Los alojamientos del almirante de la

Flota se encuentran dos cubiertas por debajo de la del puente, mientras que el CIC está tres cubiertas por debajo. El sistema de mando y control del buque estará basado en la tecnología desarrollada por FABA. El sistema de armas no está incluido, pero en el diseño se ha contemplado el espacio suficiente para la instalación de un sistema de lanzamiento vertical (VLS) *Mk-41* con ocho celdas y otro sistema CIWS antimisil. El *Chakkarinareubet* podrá operar con un máximo de 12 AV-8S *Harrier* o 15 helicópteros *Sea King*.

J. M. T. R.

## MARINA MERCANTE

### Construcción naval

Durante el tercer trimestre de 1994, los astilleros de España entregaron un total de once buques con 49.303 gt y 64.067 cgt, lo que supone un notable aumento respecto al trimestre anterior (siete unidades con 32.136 gt y 31.150 cgt).

El 1 de octubre de 1994 la cartera de pedidos de nuestros astilleros ascendía a 67 buques, con un total de 606.974 gt y 505.761 cgt, proporción similar a la del primer trimestre del año anterior. De ellos, 37 son para el mercado nacional y el resto para la exportación; en términos de tonelaje, el 79 por ciento (398.486 cgt) es para exportar y el resto (107.273 cgt) para el mercado interior. Por tipos de buque, la distribución es la siguiente:

Tipo de buque	N.º	GT	CGT
Petroleros.....	9	372.987	176.454
C. General.....	2	8.782	12.859
Portacontenedores.....	5	62.570	61.462
Ro-Ro.....	4	59.900	62.895
Frigoríficos.....	4	19.880	29.820
Ferries.....	5	49.481	66.389
Pasaje.....	1	19.152	38.303
Auxiliares.....	10	3.656	18.498
Pesqueros.....	27	10.566	39.081

(Datos obtenidos de la revista «Ingeniería Naval»).

G. Y.

## Empresa Nacional «Bazán»

Dentro de los intentos de diversificación de la Empresa Nacional «Bazán» para tratar de fabricar productos civiles, destaca el programa de fabricación de transbordadores rápidos en el que se está aplicando tecnología de doble uso.

El primer buque de esta serie ha sido entregado a la empresa argentina Buque Bus, que lo mantiene en explotación en Nueva Zelanda. Está construido en aluminio, su eslora es de 96 metros, manga 14,6 y alcanza los 37 nudos de velocidad; puede transportar unos 75 vehículos y 10 caravanas en bodega y 450 pasajeros; su precio ronda los tres mil millones de pesetas.

El 17 de febrero se efectuó en la factoría de San Fernando el lanzamiento de otro buque de estas características, el *Alcántara*, que precedido por el *Albayzin*, terminado seis meses antes y seguido por otras dos unidades, de las cuales ya se comenzaron los trabajos de ensamblaje de una de ellas, operarán con Trasmediterránea en las líneas Palma-Tarragona y Algeciras-Ceuta.

El cuarto buque será de mayor porte, 1.200 pasajeros y 250 vehículos, para el armador argentino Buque Bus, y deberá entregarse en 1997.

Con este programa se estabilizará el reparto de trabajo entre las tres factorías de la empresa en Ferrol, Cartagena y San Fernando.

A. P. P.

La Empresa Nacional «Bazán», ante la escasa demanda de pedidos para construcciones militares, ha dedicado en los últimos años el 30 por ciento, aproximadamente, de su facturación al margen de la Defensa. En declaraciones a la prensa, su presidente, don Antonio Sánchez Cámara, ha dicho que «Bazán es fundamentalmente un fabricante de buques militares, ése es nuestro origen y nuestra vocación fundamental. Nuestro objetivo es ser el primer fabricante de buques de guerra en el mundo. Me gusta presumir porque ya somos el mejor fabricante de portaviones del mundo, el único que ha vendido un portaviones a un tercer país, y además, con unos precios y una relación coste/eficacia infinitamente mejor que lo que había hasta ahora en el mercado».

Por otra parte, «Bazán» ha llegado al final del concurso del gobierno sudafricano para la construcción de cuatro fragatas con un presupuesto estimado en 800 millones de dólares, tras competir con treinta astilleros de todo el mundo. Actualmente se enfrenta con el único competidor restante, el británico Yarrow. De resultar adjudicataria de este contrato, la empresa, además de ganar un enorme prestigio, podría cumplir su esperanza de desvincularse de las subvenciones del INI.

## Astano

La botadura del buque *Offshore Castoro XI* supone para esta empresa, en palabras de su vicepresidente, señor Gavito, la inauguración de «un nuevo concepto constructivo que nos ha permitido adelantar los hitos principales respecto a los plazos contractuales». Esta unidad se dedicará al transporte de cargas pesadas, en especial módulos para el montaje de elementos de explotación de campos petrolíferos en el mar del Norte y ha sido encargada por la naviera anglo-italiana Saipem UF.

## Astilleros de Huelva

Esta empresa ha cerrado contrato con la armadora estoniana Estom Ro-Ro Shipping para la construcción de dos buques *roll-on/off*, con opción para otros dos, lo que le supone al constructor unos ingresos previstos de más de 5.000 millones de pesetas por cada buque, además de garantizar la plena ocupación para toda la plantilla en la empresa, hasta finales de 1997, sólo con los dos primeros.

G. Y.

## El Segundo Registro

El constante éxodo de la flota mercante nacional hacia pabellones de conveniencia ha perjudicado de manera muy acusada a nuestra Marina Mercante. Actualmente, el 60 por ciento de nuestros buques está abanderado en otros registros y sólo en 1993 la flota bajo nuestro pabellón perdió el 47 por ciento de su tonelaje de registro bruto, situación que no es exclusiva de nuestro país, pero que en otros, como Noruega, se ha atajado, adoptando hace ya varios años las medidas adecuadas.

A fin de frenar esta tendencia, la Ley 27/92 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, creó el Segundo Registro de Canarias, ley muy debatida, toda vez que se consideró insuficiente por ciertos sectores que, por una parte, afirman que no abarata los fletes ni crea empleo y, por otra, que apenas supone diferencia con las banderas de conveniencia. La Ley 19/1994 de Régimen Económico Fiscal establece determinadas ventajas fiscales que, no obstante, tampoco parecen haber logrado el efecto deseado. En diciembre pasado, ante la escasa repercusión en la matriculación de buques en el Segundo Registro, se presentaron enmiendas a esta ley, entre ellas la de establecer una bonificación del 70 por ciento en la cuota empresarial de la Seguridad Social y elevar del 15 al 25 por ciento el gasto deducible del IRPF. El resultado más inmediato de estas disposiciones fue la incorporación de unos 40 buques (los que operan en los servicios regulares entre las islas Canarias) a este registro,

a pesar de lo cual se estima que estas medidas son todavía mejorables para que sea más competitivo, especialmente ante la próxima liberalización comunitaria, en diciembre de este año, del tráfico de cabotaje, cuya reserva a buques nacionales deberá quedar totalmente eliminada en 1999.

### **Buques andorranos**

Se prevé la próxima aparición en la mar de un nuevo e insólito pabellón, el del Principado de Andorra. En efecto, el jefe del Gobierno andorrano, Mara Forné, ha manifestado que el proyecto de ley en estudio, con el que se pretende recoger parte del cupo de matriculaciones actuales en Panamá y Liberia, puede reportar importantes ingresos al país.

### **Puertos**

*Algeciras.*—A lo largo de 1994 se celebró el centenario de la construcción del primer muelle de madera en el puerto de Algeciras, coincidiendo con la consecución de un millón de TEUs transitado por sus instalaciones, lo que hace de Algeciras el primer puerto del Mediterráneo, por delante de La Spezia, Génova y El Pireo. El tráfico de contenedores creció un 24 por ciento el año pasado y, con el paso de unos 14.000 buques de diversos tipos, se han generado ventas por valor de 6.000 millones de pesetas.



*Valencia.*—También el puerto de Valencia experimentó un crecimiento notable durante 1994, con 12.925.697 toneladas, que suponen un aumento del 24,68 por ciento respecto al año anterior y el récord absoluto desde 1990. El crecimiento mayor correspondió al granel sólido (47,8 por ciento), con el incremento de la exportación de cebada e importación de trigo.

## **MARINA DE PESCA**

### **Acuerdo GATT**

Los resultados de la Ronda Uruguay del GATT, ratificados por más de cien países el año pasado y que entran en vigor el actual, no afectarán en gran medida a España en lo que se refiere a mayor apertura de las importaciones.

Solamente trece posiciones, que afectan a diez productos, se consideran sensibles para el sector de la pesca en España y de ellos sólo varían su posición arancelaria al rebajar los derechos de importación en relación con el año pasado: pez espada, filetes y otras carnes de merluza, todos ellos congelados, y conservas de sardinas, que suponen el 7,1 por ciento de las importaciones.

## Conflicto pesquero

El 9 de marzo se produjo un grave incidente pesquero con motivo del apresamiento por patrulleros canadienses del congelador *Estai*, de matrícula de Vigo, en aguas de la North Atlantic Fishing Organization (NAFO). El origen del conflicto, que tuvo amplia resonancia en los medios informativos nacionales, se encuentra en la pesca de la especie conocida como fletán negro, que no se explotaba comercialmente hasta años recientes (1989), como consecuencia de las investigaciones realizadas por el Instituto Español de Oceanografía para su pesca en aguas profundas (800 a 1.500 metros). Hasta 1995 no se fijó la cuota para este producto en aguas de la NAFO, próximas a Terranova, pero fuera de las 200 millas de la Zona Económica Exclusiva de Canadá, determinándose ésta en 27.000 toneladas, menos de la mitad de lo pescado en 1994 (alrededor de 60.000 toneladas, de ellas 44.000 por pesqueros de la Unión Europea, principalmente españoles y portugueses). De esas 27.000 toneladas, Canadá pretendió atribuirse una cuota preferente, que reducía a la de la UE del actual 75 por ciento al 12,6, decisión adoptada por mayoría simple —siendo de advertir que la UE cuenta con un sólo voto— en contra de la práctica habitual de tomar tales decisiones por consenso, por lo que en Bruselas se abrió un proceso para rechazar esta decisión, a lo que el Gobierno canadiense respondió con la imposición unilateral de una moratoria de dos meses para la pesca en la región, que no fue aceptada por la UE, por lo que sus pesqueros continuaron faenando. En este contexto se produjo el apresamiento del *Estai*, que ocasionó la enérgica y pronta reacción en la UE con la exigencia de la liberación inmediata del pesquero y la imposición de sanciones económicas a Canadá, así como el envío, por parte de España a la zona del patrullero *Vigía*.

En el momento de redactar estas líneas (13 de marzo) el conflicto sigue vigente. Bajo el pretexto conservacionista Canadá pretende resolver un problema económico y laboral que afecta a gran número de sus pescadores, que ven en la comercialización de este producto, que no es de consumo en Europa ni en Canadá, una solución para una región económicamente deprimida. El fletán negro, que se exporta casi íntegramente a Extremo Oriente, es también conocido como lenguado limón y ocupa a 36 buques españoles, que el año pasado facturaron 18.000 millones de pesetas, el 50 por ciento de las cuales correspondieron a sus exportaciones a Japón.

G. Y.

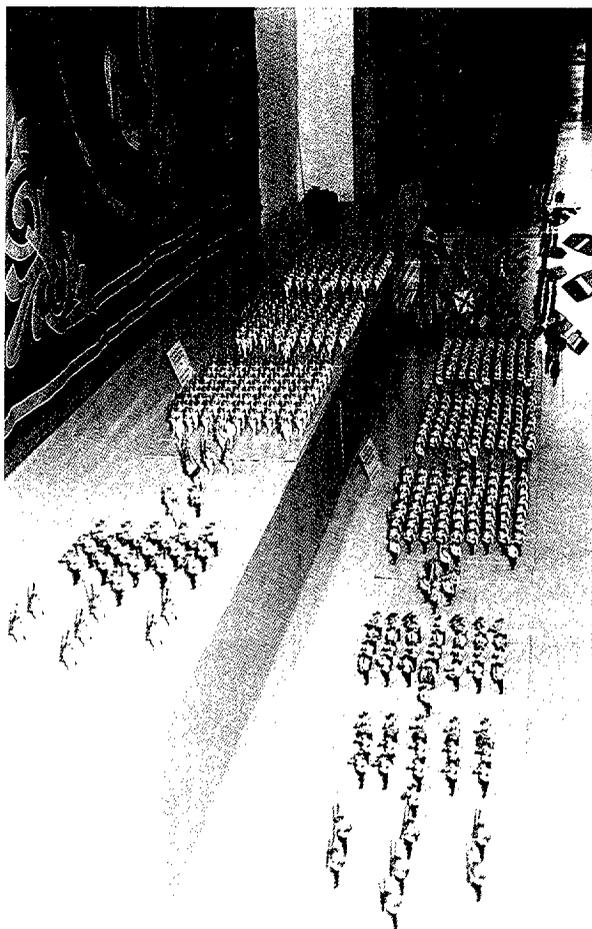
## CULTURA NAVAL

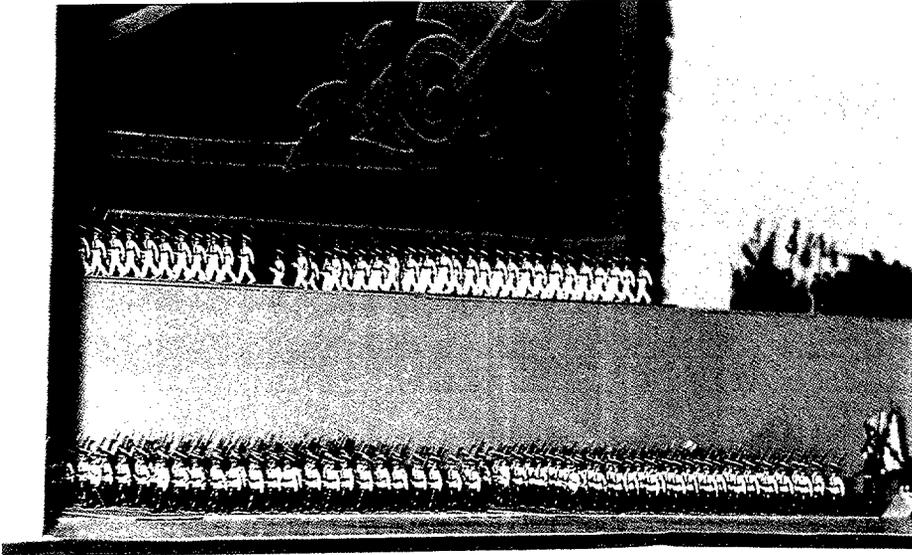
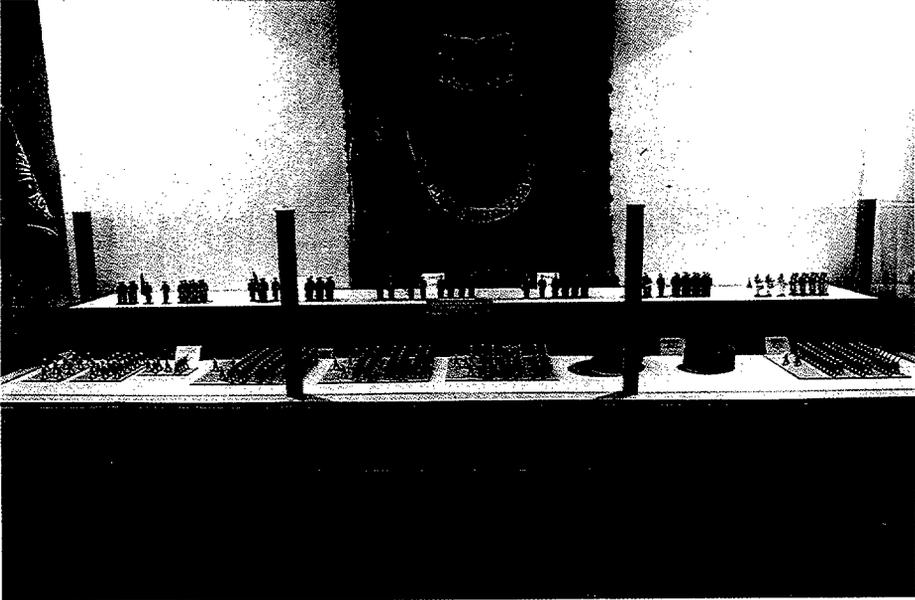
### Exposición histórica con motivo del 458 Aniversario de la Infantería de Marina

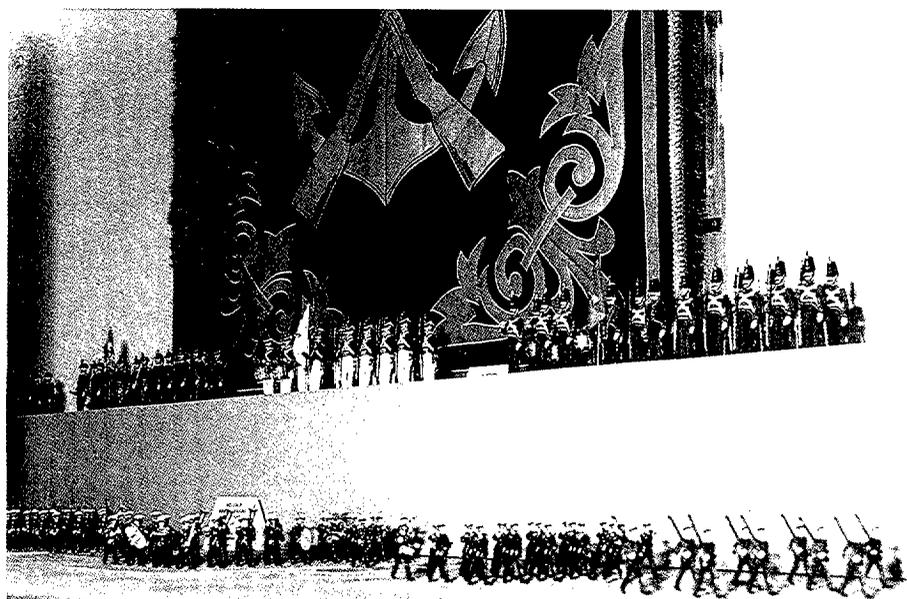
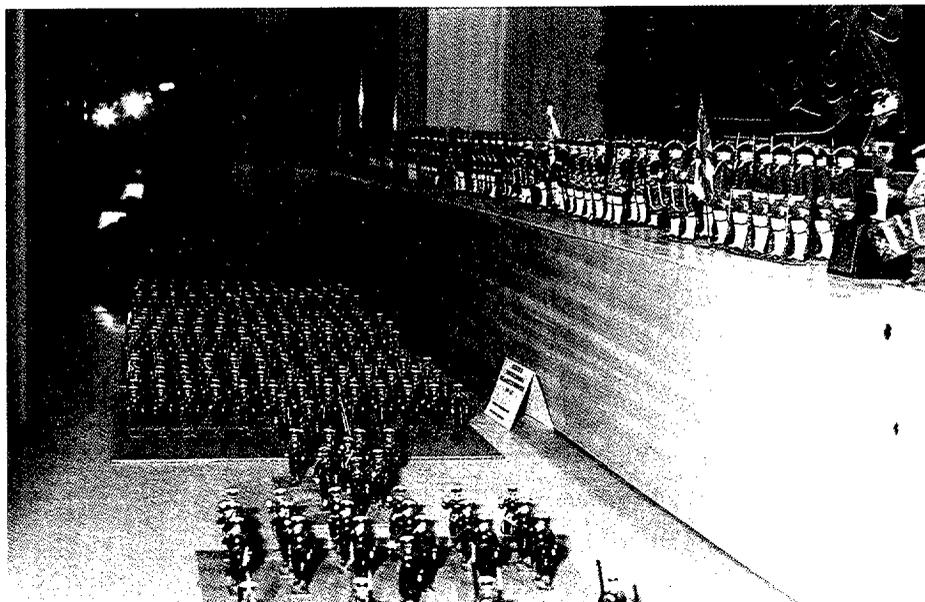
La Agrupación de Infantería de Marina de Madrid organizó una exposición histórica cuyo tema fundamental fue la evolución del uniforme del Cuerpo desde 1537 hasta la actualidad.

Dicha exposición permaneció abierta al público en los locales de la Plana Mayor de esta unidad, desde el día 20 de febrero hasta el 3 de marzo. Fue inaugurada oficialmente el día 27 de febrero por el almirante jefe de la Jurisdicción Central don Francisco Martín Ortiz de Saracho, dentro de los actos que para tal efeméride organizó la Comandancia General de Infantería de Marina, siendo visitada a lo largo de dicho período por muchas autoridades civiles y militares, diplomáticos, así como por colegios y familiares del personal destinado en esta jurisdicción.

Un total de 1.914 miniaturas de plomo, 7 banderas, 24 guiones, 11 uniformes de época, y 52 láminas fueron los fondos que para la ocasión aportaron el Museo del Ejército, el Museo Naval y otros organismos oficiales, así como diversos coleccionistas y autores particulares.







## Bicentenario de Tofiño

El 19 de enero se conmemoró en San Fernando el bicentenario de la muerte del jefe de escuadra don Vicente Tofiño de San Miguel con un acto en el Panteón de Marinos Ilustres presidido por el almirante jefe de la Zona Marítima del Estrecho, don Carlos Sánchez de Toca Acebal, en el que pronunciaron sendas semblanzas biográficas el director del Museo Naval de San Fernando, capitán de navío Baturone, y el presidente de la Academia de San Romualdo de Ciencias, Letras y Artes de San Fernando, señor Jiménez Villarejo, inaugurándose una exposición cartográfica de la obra de Tofiño con su Atlas Marítimo de España como elemento principal, además de los derroteros de las costas españolas del Mediterráneo, África, Portugal, etc., incluyendo la amplia cartografía realizada bajo su dirección entre 1783 y 1788, con la colaboración del Instituto Hidrográfico y del cartógrafo don José María Cano Trigo, exposición que permaneció abierta hasta el 12 de febrero. Los actos se complementaron con una serie de conferencias sobre Tofiño, en las que se reseñaron su perfil humano (don José María Blanca Carlier), el Atlas Marítimo de España (don José María Cano Trigo) y «Tofiño y la moderna astronomía», a cargo del contralmirante don Manuel Catalán Pérez de Urquiola, director del Real Instituto y Observatorio de la Armada.

G. Y.

## Presentación del libro «Isaac Peral: Historia de una frustración»

En el Aula de Cultura de CAJAMURCIA, de Madrid, se celebró el 13 de marzo la presentación del libro «Isaac Peral: Historia de una frustración», del que es autor el doctor don Agustín Ramón Rodríguez González. El acto fue presidido por el director del Museo Naval de Madrid y del Instituto de Historia y Cultura Naval, contralmirante don José Ignacio González-Aller Hierro. La asistencia, muy numerosa, entre los que se encontraban los descendientes del insigne inventor, llenó la sala de CAJAMURCIA, entidad editora de la obra en unión con el Ayuntamiento cartagenero. Lo inició el autor del libro con unas palabras a las que siguió la disertación del contralmirante González-Aller, quien resaltó la significación de la asombrosa peripecia del inventor y su esfuerzo por llevar adelante su obra, así como las causas que llevaron a su abandono, poniendo de relieve el carácter excepcional de esta biografía por su objetividad sin caer en el fácil panegírico. Subrayó, asimismo, la aportación que supone la incorporación de la descripción del aparato de profundidad, del que tan justamente se sentía orgulloso su creador por su originalidad y perfecto funcionamiento, que resolvía un problema que nadie antes, ni muchos después, pudieron afrontar con éxito, así como el sistema de inmersión con hélices de eje vertical, haciendo hincapié en que

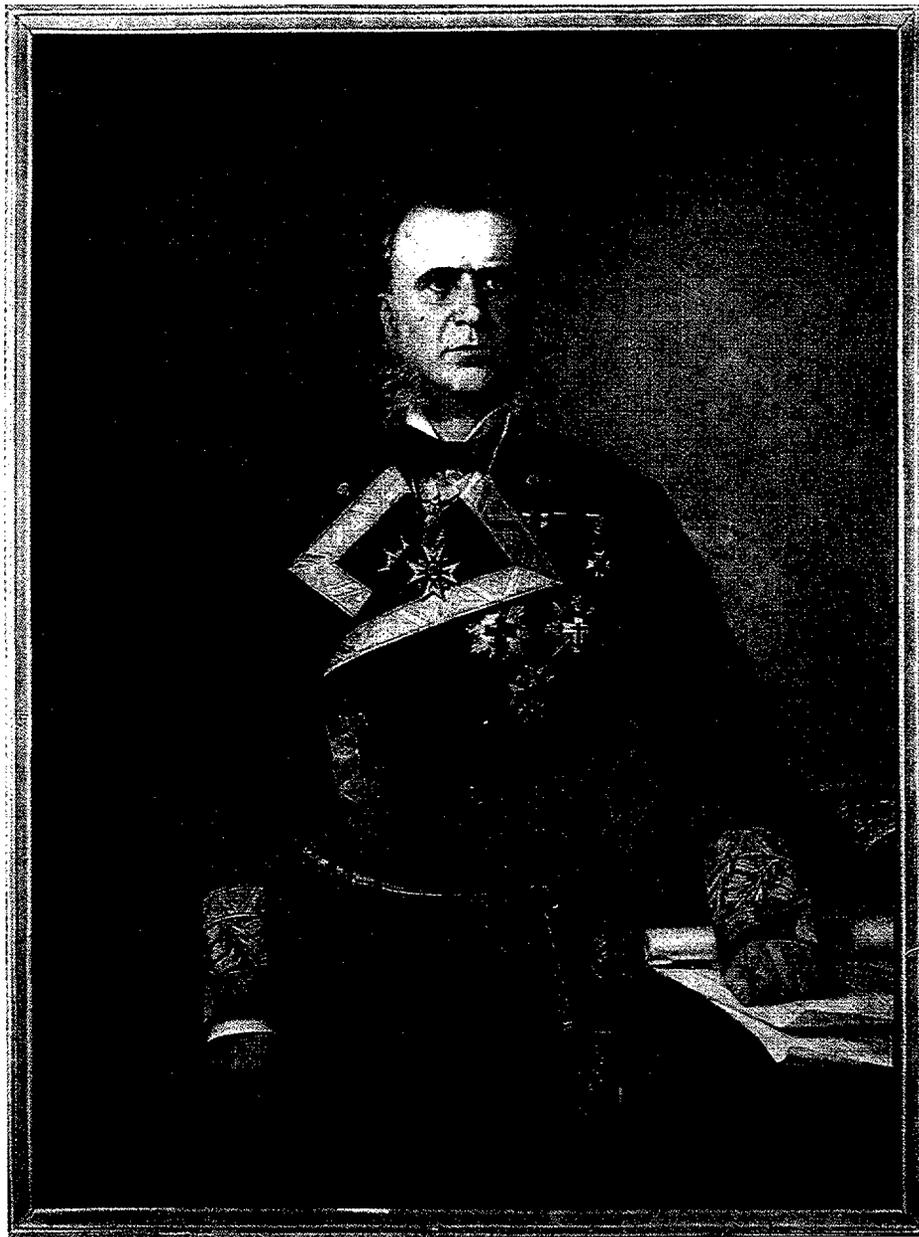
la primera permanecía inédita hasta su hallazgo por el autor de esta obra, y terminó animándole a que prosiguiera su meritoria labor dedicándose al estudio de personalidades tan ilustres como poco biografiadas en nuestra Armada, como es el caso del insigne capitán de navío don Joaquín Bustamante. Retomó la palabra el autor para subrayar su impresión, que apunta en el libro, de que entre las múltiples causas de la frustración del invento pesó de forma decisiva, entre otras razones de orden personal y de política interna de la época, la presión internacional ejercida por Gran Bretaña para que no prosperara el desarrollo del submarino, señalando cómo este país utilizó la amenaza directa contra cualquier iniciativa que pudiera comprometer en lo más mínimo su hegemonía marítima, poniendo como ejemplo su actuación contra Portugal, pese a ser aliado y escasamente capaz de amenazarla, y contra la misma España, cuando ésta pretendió defender con artillería de costa el puerto de Algeciras contra un hipotético ataque norteamericano.

Ambas intervenciones fueron muy aplaudidas y, al finalizar el acto, el autor fue calurosamente felicitado por los asistentes.

En la sección *Libros y Revistas* de nuestro cuaderno de octubre de 1994, publicábamos una amplia reseña de esta importante obra.

G. Y.





Brigadier de la Armada don Victoriano Sánchez Barcáiztegui (1826-1875). Cuadro de Sánchez Llanes. Museo Naval. Madrid.



## LIBROS

O'BRIAN, Patrick (capitán de navío): **Aventuras de la Armada inglesa.**— Editorial Edhasa, 1994; 575 págs.

Nos encontramos ante una novela histórica, ubicada a finales del siglo XVIII, pre-guerras napoleónicas, que resulta ser la continuación de otra titulada «Capitán de Mar y Guerra». La acción se desarrolla sobre todo en la mar, y el autor hace uso de abundantes términos de la navegación a vela, tanto que la editorial española añade un glosario de términos navales al final de la obra. Quizá al no versado en temas marinos le resulte un poco difícil seguir la acción, mientras al versado le sea un disfrute.

La narración de combates navales de la Marina inglesa contra barcos franceses y españoles constituye buena parte del libro. Los escenarios son el Canal, Finisterre, Mahón y Gibraltar. El protagonista es un valiente oficial de Marina, con deseos merecidos de ascenso a capitán de navío, que reclama insistentemente en el Almirantazgo. Sin embargo, una cosa es el empleo y otra el mando y, como siempre, el número de navíos es inferior al número de capitanes. Junto a esto, una historia de amor y otra de espionaje, llevada por un médico catalán al servicio de la Royal Navy, corren paralelas a la senda náutica del libro.

El paso de un escenario a otro en el texto a veces no está bien separado, con lo que provoca un cierto desconcierto en el lector.

En resumen, una novela histórica y náutica, entretenida y relajante.

J. A.



GEORGES, Walter: **¡WINGAPOH! La historia del capitán John Smith.**— Editorial Anaya & Mario Muchnik, 1993.

Nos encontramos frente a una historia novelada basada en dos obras: «Relación verdadera que concierne a la Virginia», por un gentilhombre de la citada colonia, e «Historia general de la Virginia, de las Bermudas y de Nueva Inglaterra», por el capitán John Smith, almirante de Nueva Inglaterra.

La obra presenta una Inglaterra de finales del siglo XVI y principios del XVII, que no puede separarse en su historia de la de España, Francia u Holanda, sobre todo en su vertiente naval y americana, por lo que continuamente aparecen las luchas o las alianzas entre estos países.

El personaje fundamental es John Smith. De niño, con ocho años, ha vivido de cerca la batalla con la Armada Invencible, en la bahía de Plymouth. Pronto el joven abandona su tierra, donde es pequeño propietario, en busca de fortuna. Primero se alista como soldado en las guerras de religión de Europa continental, donde acaba conociendo al marino Henry Hudson, quien le introduce en la ciencia de la navegación, y con él, en Londres, conoce el ambiente de descubrimiento de la «terra incógnita». La capital inglesa bulle por el nuevo mundo y por su nueva colonia de Virginia. Las compañías armadoras quieren viajes y el establecimiento de poblados al otro lado del Atlántico.

El protagonista, junto al almirante Newport, embarca hacia Virginia, pasando por las Canarias. Llegan al nuevo continente y fundan una nueva ciudad. Con ello comienzan los problemas típicos de todas estas nuevas fundaciones, que la obra describe con gran viveza basada en las crónicas citadas.

El libro engarza perfectamente la historia con los diálogos supuestos de sus protagonistas y con citas de Colón, Marco Aurelio o Walter Raleigh, como «Quien domina el mar domina el comercio, y quien domina el comercio posee riqueza».



J. A.

CLEMENTE, Josep Carlos: **Ejército y conflictos civiles en la España contemporánea.**—Editorial Fundamentos. Colección «Ciencia». Madrid, 1995.

En esta obra se recogen una serie de trabajos monográficos en los que, de una forma u otra, se relaciona alguna faceta de nuestras fuerzas de seguridad, desde las guerras civiles del siglo XIX, la evolución de la Guardia Civil y la acción de la Cruz Roja española —auxiliar civil de la sanidad en tiempo de conflicto bélico— durante nuestra guerra civil en el siglo actual.

A nuestro juicio, dos apartados o secciones del libro tienen un notable interés, y son los que se dedican a la emancipación de las entonces llamadas provincias españolas de Ultramar, y a la evolución, siempre con una eficacia creciente, de la Guardia Civil, con un completo relato histórico de esta evolución. En cuanto a la independencia de las provincias de Hispanoamérica, hay

que señalar un aspecto de dimensiones universales, pues concluido después de tres siglos el ciclo de transculturización, a través del cual España trasplantó al otro lado del Atlántico, gracias a la fluidez de sus comunicaciones marítimas, es decir, gracias a su Poder Naval, su fe religiosa, su lengua y su cultura, llegan a su madurez e irrumpen en la Historia unas nuevas patrias que constituyen en su conjunto una de las grandes fuerzas universales del futuro con una esencia netamente española: Iberoamérica.

J. L. T.



**UNIVERSIDAD DE VALENCIA: El Mediterráneo y el mundo árabe ante el nuevo orden mundial.**—Editado por el Servicio de Publicaciones de la Universidad de Valencia.

En este libro se recogen las conferencias pronunciadas en la universidad valenciana por unos expertos y eruditos en los intrincados temas árabe-mediterráneos, en las que expresan sus diversos puntos de vista acerca de la problemática que se produce con el debilitamiento, por no decir rotura, del eje conflictivo Oeste-Este, sobre el que se asentaba la dinámica de la guerra fría, y su sustitución, en los procesos de crisis, por el nuevo eje Norte-Sur. Para comprender, o mejor dicho, para traducir esta conflictividad no hay que olvidar la definición que Braudel dio del Mediterráneo: «Es un espacio frontera», ni tampoco la de Winston Churchill: «El Mediterráneo es el bajo vientre de Europa».

Tras la lectura y análisis de las ponencias que constituyen la obra que comentamos, llegamos a la conclusión de que el peligro militar de antes ha sufrido una importante variación, la de los riesgos que puedan derivarse de los emergentes —y bastante consolidados— nacionalismos, unidos a la crisis económica, que en el Sur golpea con más fuerza en los puntos más débiles, como son los de las poblaciones, las grandes masas de gentes desheredadas. Además, este espacio-frontera mediterráneo se caracteriza por una interdependencia histórica, agudizada en los tiempos actuales, y consecuencia de lo que Samir Amin define como «Nuevo orden del desorden». El Sur, en definitiva, se quiere liberar de su dependencia de las estrategias económicas y políticas de los grandes centros de decisión del Norte, que sustentan el principio del «desarrollo sostenible».



J. L. T.

**SMOUTS, Marie-Claude: La ONU y la guerra.**—Colección «Espace International. Ediciones Complexe. París.

La Organización de las Naciones Unidas fue establecida por los Estados y para los Estados, y al día siguiente del final de la última guerra mundial se vio la imperiosa necesidad de conjurar lo que durante los tres últimos siglos había

sido el factor determinante del desorden internacional, esto es, los conflictos interestatales susceptibles de desencadenar una conflagración general.

En este libro se analizan las tres condiciones básicas para el correcto funcionamiento de este dispositivo preventivo, a saber: un acuerdo entre los Estados miembros de la ONU para definir la figura del agresor y la naturaleza del orden internacional que ha de ser preservado; en segundo lugar, la voluntad de las primeras potencias para asumir el costo humano y financiero de mantenimiento de la paz, y por último, un funcionamiento armonioso de las instancias internacionales al actuar en nombre de la comunidad mundial.

Según la autora de esta obra, ninguna de estas condiciones o principios ha sido cumplida, ni aun aproximadamente, y trata de demostrarlo de forma pormenorizada por medio de unos análisis exhaustivos.

J. L. T.



**GOLD, Peter: A stone in Spain's shoe.**—Editado por Liverpool University Press. Liverpool (Reino Unido).

En este libro se detallan y analizan los pasos dados, tanto por España como por el Reino Unido —cada una desde sus respectivos puntos de vista—, para tratar de resolver el contencioso de Gibraltar, la última colonia que aún permanece en Europa.

Gran Bretaña ha ignorado siempre los llamamientos de la ONU para entablar unas negociaciones serias y constructivas; solamente después de nuestro ingreso en la OTAN, el Reino Unido inició una cierta voluntariedad para hablar sobre este tema, pero solamente hablar. A lo largo de las páginas de esta obra se van examinando, con bastante detalle, los acontecimientos que han tenido influencia en el largo y espinoso camino tendente a una solución que pudiera satisfacer a ambas partes y, por supuesto, a la actual población del Peñón. Así, la guerra de las Malvinas, por ejemplo, retrasó el proceso de discusión que sobre el particular estaba previsto celebrar en Bruselas en 1984, y estos retrasos han conducido a que el gobierno gibraltareño haya seguido una política dirigida a aumentar su autonomía y su independencia en diversos órdenes con respecto a Londres, que tácitamente ha dado su aquiescencia, pues ello, en gran medida, favorece sus intenciones dilatorias en relación con la solución del problema. El autor de este libro estima que la devolución a España de esta parte de su territorio no tiene prácticamente futuro mientras permanezcan invariables los factores políticos y estratégicos que animan a la política general que sustenta la Gran Bretaña, lo que hace que, hoy por hoy —y ojalá nos equivoquemos—, no madurará para España esta amarga fruta que nos fue alevosamente usurpada.

J. L. T.



SELLES, Manuel: **Instrumentos de navegación del Mediterráneo al Pacífico**.— Lunweg Editores, S. A. Madrid y Barcelona.

La colección «Ciencia y Mar», presentada por la editorial Lunweg, en colaboración con los ministerios de Educación y Ciencia, Industria y Energía y el MOPTMA, se inicia con una trilogía de obras independientes entre sí, pero pensadas para constituir un todo armónico que recoge los distintos aspectos de las navegaciones españolas en la Edad Moderna. Esta trilogía está constituida por «Instrumentos de navegación del Mediterráneo al Pacífico», objeto de este comentario, «Cartografía marítima hispana» y «La aventura de lo imposible, viajes españoles por mar». Todas estas obras tienen por objetivo el mostrar la gran realidad de la aportación de España al conocimiento del Nuevo Mundo.

En este libro, de cuidadosa y muy esmerada presentación y confección, se plantea y desarrolla la evolución técnico-científica de la instrumentación náutica, desde la aguja y la toleta al astrolabio, el cuadrante y la ballestilla. El nocturlabio será uno de los elementos dominantes de la segunda era de las navegaciones oceánicas, caracterizadas por las cartas de Mercator. Por último, la culminación de este fabuloso proceso de las navegaciones que marcaron hitos imperecederos está representada por los sextantes, octantes de Hardley, correcciones de altura, cálculo de las distancias lunares y los cronómetros marinos. Estimamos sinceramente que esta obra —y sus compañeras de la trilogía antes mencionada— no debe de faltar en la biblioteca de todo navegante o aficionado a la navegación, ejerza o no tan noble y a veces tan aventurada profesión.

J. L. T.



HERNÁNDEZ, José: **Piratas y corsarios**.—Ediciones Temas de Hoy. Madrid, 1995 ; 286 págs. 775 ptas.

Ediciones Temas de Hoy ha publicado este libro que aquí reseñamos, del que es autor don José Hernández Úbeda, licenciado en Historia Moderna, que aborda el sugestivo tema.

Precedido de una *Introducción*, comprende cinco partes, subdivididas en artículos, a lo largo de los cuales vamos conociendo lo que fue «La piratería en el mundo antiguo», en la Edad Media; «Los corsarios berberiscos y sus actividades»; «Los orígenes de la piratería americana en el siglo XVI»; «La Edad de Oro de la piratería en el siglo XVII». Le siguen un *Epílogo*: «Entre el mito y la realidad, algunos aspectos de la vida cotidiana de los piratas del Caribe»; *Bibliografía comentada*; «Un repaso a las novelas de piratas», y «Filmografía básica. De espadas y abordajes».

El libro, bien escrito y ameno, nos cuenta las «andanzas» de estos «caba-

llos» que, no por conocidas por lo mucho que se ha escrito sobre ellos, deja de ser, en síntesis, una fuente de entretenimiento para todos los lectores en general.



F.

**ANÓNIMO: El Memorial portugués de 1494. Una alternativa al Tratado de Tordesillas.**—Ministerio de Cultura y Testimonio Compañía Editorial. Madrid, 1994; 178 págs.

Precedido de una *Nota preliminar* por don Manuel Ballesteros Gaibrois, sigue «El Memorial portugués», un estudio sobre el mismo. Se trata de un manuscrito que conserva el Archivo de Simancas, descubierto por Istvan Szaszdi León-Borja, profesor de Historia del Derecho en la Universidad de Valladolid, y Katalin Klimes-Szmik, profesora de la Universidad de Eötös Lotánd, de Budapest. De autor anónimo (parece ser portugués), enemigo declarado de Juan II (1481-1495), da consejos a la reina Isabel *la Católica*, a la que lo destina. Se refiere también al «conocimiento geográfico del mundo. Las Indias. Melilla y la oposición político-intelectual al proyecto colombino. El derecho de la Reina a la Corona Portuguesa». Siguen una *Bibliografía. Fuentes. Obras de historiografía y Enciclopedias-diccionarios*. Memorial Portugués. Transcripción, hecha por los descubridores del manuscrito. Glosario de nombres y voces, Índice geográfico y un Índice onomástico y de hechos históricos.

La edición facsímil, con la transcripción ya citada, hacen del manuscrito una importante aportación a cuanto se conoce sobre el Tratado de Tordesillas; su conocimiento será, a nuestro juicio, de una gran utilidad a investigadores y estudiosos del tema. Digamos que este «Memorial Portugués», forma parte de la Colección «*Tabula Americae*» o «*Imagen de América*», dirigida por don Francisco Morales Padrón, catedrático de Historia de los Descubrimientos de la Universidad de Sevilla.



F.

**CUBERO SEBASTIÁN, Pedro: Peregrinación del mundo.**—Ediciones Miraguano y Polifemo. Madrid, 1993; 436 págs. 2.900 ptas.

Ediciones Polifemo y Miraguano, en su «Biblioteca de Viajeros Hispánicos», ha publicado el libro que reseñamos, en el que su autor, sacerdote y viajero incansable, nos cuenta minuciosamente sus andanzas por todos los países que visitó.

Precedido de una *Presentación*, comprende cuarenta y ocho capítulos, a lo largo de los cuales nos va contando desde su «nacimiento y motivos, que le

movieron para su Misión»; su salida de España, recorriendo Europa, refiriendo «todo lo que vio y pasó»; llegada a Goa, en la India, pasa a Ceilán, Malaca, hasta su arribo embarcado en un navío a «Manila, cabeza de las Filipinas»; pasa después a las islas Molucas, después de «una dilatada y penosa navegación», ya que «el galeón, que viene desde las Islas Filipinas... es único y sólo...»; pasó de aquí a Acapulco, «tierra de la nueva Epaña», de aquí al puerto de la Vera-Cruz y después a España «dando fin a su peregrinación», en Madrid. Sigue *Addenda*: «Dedicatorias, Aprobaciones, Licencia, Privilegio y Prólogo al lector».

El libro es por demás curioso y verídico en lo que cuenta; digamos también que, así como Juan Sebastián de Elcano fue el primero que dio la vuelta al mundo, de Oriente a Occidente, vuelta *destrorsum*, fue un sacerdote aragonés el que la dio caminando desde el Ocaso al Naciente, a *sinistrorsum*.



F.

**VARIOS: Colección Documental del Descubrimiento (1470-1506).**—Editorial Mapfre, S. A. Madrid, 1994; tres volúmenes, 2.225 págs. 46.800 pts.

Gran acierto de la Editorisl Mapfre, S. A. al editar esta monumental obra que reseñamos. Se trata de un proyecto «cuya realización ha estado vinculada durante casi cinco décadas a la Real Academia de la Historia y al Consejo Superior de Investigaciones Científicas» y que, ahora, ha asumido la Fundación Mapfre América, que, después de cinco años de trabajo e investigación, con la colaboración de los historiadores don Juan Pérez de Tudela, don Carlos Seco Serrano, don Ramón Ezquerria Abadía y don Emilio López Oto, pone a la disposición de investigadores y estudiosos del tema esta importante colección de documentós.

La obra es precedida por una *Presentación* de don Ignacio Hernando de Larramendi, presidente de la Fundación Mapfre América; unos *Estudios introductorios*, de los citados historiadores; contiene 820 *documentos* referentes al descubrimiento de América y a Cristóbal Colón; *Addenda*: con varias cartas de Manuel de Portugal, Américo Vespucio y otros, así como bulas de los papas Alejandro VI y Julio II, etc.; *Bibliografía e Índices, onomástico, toponímico y general detallado*. Es ésta, a nuestro juicio, una importante aportación al estudio y conocimiento de lo que fue y representó el descubrimiento y sus protagonistas; necesaria en toda biblioteca, especialmente las dedicadas a temas americanos, así como para los investigadores y curiosos del tema, que encontrarán en ella una fuente de documentos y otros datos, muy difíciles, muchos de ellos, de conocer.



F.

MARTÍNEZ ESPINOSA Y TACÓN, Juan José: **Diccionario Marino Español-Inglés, Inglés-Español para uso en el Colegio Naval.**—Facsímil de la obra original, edición única de 1849. Servicio de Publicaciones de la Armada, Editorial Naval. 488 págs., precio en librerías: 1.800 ptas.

El jefe de escuadra, comandante general de Artillería y de Infantería de Marina Martínez Espinosa acometió el trabajo de redactar este diccionario considerando que «la enseñanza de los idiomas inglés y francés debía ser extensiva al conocimiento del lenguaje facultativo y técnico de la profesión, que es muy distinto del social, porque de no hacerse así difícilmente podrían entender los aspirantes las obras publicadas en dichas lenguas sobre todas las diversas partes que abraza nuestro complicado servicio, y que necesariamente debe hallarse en estado de entender con facilidad todo el que aspire á obtener con justicia la calificación de buen oficial en el curso sucesivo de su carrera». Propósito que, referido sobre todo al primero de los idiomas citados, está hoy plenamente vigente, aunque la evolución técnica haga que algunos de los vocablos contenidos en este diccionario hayan perdido actualidad, en tanto que se han incorporado otros nuevos que, naturalmente, no figuran en él. Ello, empero, no quita importancia a esta obra, sino más bien la aumenta, toda vez que el vocabulario moderno es de fácil acceso en publicaciones actuales, mientras que el antiguo crea a veces dificultades muy grandes al traductor o simple lector de obras referidas a otra época. A esto conviene añadir que en la parte inglés-español se incluyen informaciones que van mucho más allá de la simple equivalencia de palabras, como tablas sobre asuntos tan diversos como las categorías en las dotaciones de los buques según el reglamento de entonces, uniformes, municiones, equivalencias dimensionales (antes de la implantación del sistema métrico decimal en España y, desde luego, en Inglaterra), arqueo, víveres, pertrechos y hasta pensiones de retiro y viudedad, lo que supone un caudal de datos utilísimo para quienquiera que deba traducir o leer cualquier obra de la época o referida a ella, o para el simple aficionado en asuntos navales.

La reedición facsimilar —con el valor añadido que esta modalidad supone para la conservación del ambiente del tiempo en que se editó— es, pues, un encomiable acierto de nuestra Editorial Naval, especialmente si se tiene en cuenta la excelente presentación, en formato 15 x 22 cm, encuadernado en guaflex con estampaciones en oro, por un precio más que asequible. Todo ello hará de esta obra un elemento muy valioso de consulta y una fuente muy rica de conocimientos para los aficionados.

T. T.



DE LA VEGA BLASCO, Antonio, y RUIZ FERNÁNDEZ DE CAÑETE, Pilar: **El Resurgir de la Armada. Certamen Naval de Almería (25 de agosto de 1900)**.—Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid, 1994.

La guerra naval hispano-norteamericana del 98 comportó, al margen de las operaciones bélicas, una serie de factores políticos y sociológicos que han sido muy debatidos y estudiados por plumas propias y ajenas a lo largo del tiempo. El papel de la Marina española como gran sacrificada en la contienda no fue, sin embargo, tratado en su justa dimensión y alcance, y habría de esperarse hasta dos años después del término de la conflagración para que la conciencia española despertara de su injusto letargo. Y fue el Certamen Naval de Almería, de 25 de agosto de 1900, el primer revulsivo, el detonante inicial en la búsqueda de una nueva revitalización del impulso naval en la España dolida y perpleja de primeros de siglo. El despertar, pues, de la Marina se va a iniciar, por tanto, no desde un parlamento rayano en el desconcierto, sino a través de un certamen literario o ensayístico propiciado por la mentalidad patriótica de unos ilustres almerienses.

Antonio de la Vega Blasco y Pilar Ruiz Fernández de Cañete han buceado a fondo y diestramente en tal certamen, pero no se limitan sólo al mismo y a su entorno, sino que contemplan como antecedentes la situación política española dentro de la panorámica internacional, la discusión parlamentaria de los presupuestos de Marina de 1900, con abundante riqueza testimonial y, lo más importante, las reacciones posteriores al certamen que en su momento fueron canalizadas en una serie de congresos navales y marítimos, que en cierto modo habrían de servir de orientaciones para el primer plan naval Maura-Ferrándiz en pleno proceso reconstructor del siglo xx.

Libro directo, bien concebido y con excelente hilo conductor, es, sin duda, uno de los testimonios indispensables para el mejor conocimiento de lo que no dejó de ser en su momento la triste realidad española de fin de siglo.

J. C. P.



CERVERA PERY, José, y ESTRADA GIMÉNEZ, Rafael: **Juan Sebastián de Elcano. Embajador y navegante**.—Editado por el Diario de Cádiz e Ingrasa Editorial, 336 págs. Precio en librerías: 7.500 ptas.

Los barcos no son simples objetos inanimados, construcciones de la ingeniería, «vasos de madera, hierro u otra materia, que flotan y que impulsados y dirigidos por artificios adecuados pueden transportar por el agua personas, animales o cosas», como los define la Real Academia de la Lengua Española. Los barcos tienen vida, personalidad, días gloriosos y aciagos, achaques..., nacen, viven y mueren de muy diferentes maneras y quienes los amamos pode-

mos decir que tienen alma. Se dice en la introducción de esta obra que se pretende con ella esbozar la semblanza del *Juan Sebastián de Elcano*, «una semblanza ciertamente difícil porque hay que penetrar en el alma del buque, en sus misiones, en su cometido. Penetrar hasta ese algo indefinible e inescrutable que determina su personalidad y su razón de ser». Creemos que se ha logrado plenamente este propósito, aún más, se ha conseguido un fiel reflejo de lo que ha sido y es este hermoso buque «sexagenario pero eternamente joven», como tan acertadamente señala S. M. el Rey en la inspirada presentación con que ha querido honrar esta edición, como antiguo guardia marina a bordo del velero, tan vinculado a la Casa Real desde que su augusto abuelo, Don Alfonso XIII, quiso estar presente en su primera singladura.

«Embajador y navegante», subtítulo del libro, es también el que encabeza su primer capítulo, al que siguen otros dedicados a sus precursores, el proyecto, construcción y lanzamiento al mar en marzo de 1927, la vida a bordo, sus ocho vueltas al mundo, otros viajes notables, su presencia en regatas y desfiles navales, tormentas y temporales que afrontó, siempre airoso; el buque como fuente de inspiración artística en la literatura, la poesía, el periodismo, la pintura, la música, el modelismo, etc. Están presentes los recuerdos de quienes fueron sus comandantes, la reseña de sus sesenta y seis cruceros de instrucción, anécdotas y evocaciones y, finalmente, un apéndice técnico con planos descriptivos de sus cubiertas y de su aparejo.

Mención muy especial merece el aporte gráfico, constituido por gran número de escogidas fotografías, unas de notable interés histórico, como las que representan, en ese entrañable color sepia de las antiguas, varios aspectos de su primera época, o la que muestra en la cámara del comandante a la triple generación real de S. M. el Rey acompañado de su inolvidable padre Don Juan y de su hijo el Príncipe de Asturias; otras de interés descriptivo, anecdótico o realmente espectaculares de un buque tan fotogénico como éste, que no son mero soporte documental sino parte esencial de la obra que, sin ellas, perdería gran parte de su encanto.

Ninguno de los que embarcaron en nuestro *Elcano*, muchos en su ya lejana juventud, otros aún a bordo, ni quienes quieran por una u otra razón conservar un bello recuerdo de él, dejará de añadir este libro a su biblioteca. Nos felicitamos de su edición, en gran formato (24 x 30 cm), excelente encuadernación, papel couché de la mejor calidad, títulos en oro y sobrecubierta ilustrada con la imagen del buque con todo el aparejo al viento, y felicitamos también a sus autores por el acierto y seguro éxito de su iniciativa.

G. Y.



## REVISTAS

**INGENIERÍA NAVAL. Febrero, 1995.**

En «La propulsión en buques de guerra de superficie. Presente y futuro» (primera parte), los autores presentan el estado actual de las turbinas de gas, derivadas de las empleadas para la aviación, que son hoy los elementos principales de propulsión para gran parte de los buques de guerra de superficie, habiendo desplazado ya a la turbina de vapor. Pasa a continuación a examinar algunos de los programas de investigación actualmente en desarrollo, que serán la base de las plantas propulsoras futuras, para terminar con la exposición de dos nuevas ideas: la primera se basa en las turbinas actuales de segunda generación, en las que se inyecta agua destilada en diversas zonas del compresor de aire y se le añade un regenerador, lográndose un rendimiento térmico del 45 por 100; la segunda introduce la sustitución del aire actual por vapor saturado para la refrigeración de toberas y paletas, lo que aumenta el rendimiento térmico de las turbinas actuales de ciclo simple del 32 al 40 por 100, y si se aplica a la refrigerada por vapor propuesta, del 45 al 50 por 100.

T. T.

**REVISTA DE INDIAS.—Departamento de Historia de América «Fernández de Oviedo». Madrid, 1994; 802 págs.**

Corresponde este número 202 a los meses de septiembre-diciembre del pasado año.

Con el siguiente sumario: *El Meridiano y el Antimeridiano de Tordesillas en la Geografía, la Náutica y la Cartografía*, por don Ricardo Cerezo Martínez, capitán de navío. *El murciano Juan López, procurador general de Tunja y líder de la revuelta neogranadina contra las Leyes Nuevas*, por don Juan Bautista Vilar. *The Armada de Barlovento, fleet despatch and transport of «Mercury» to México, 1637-1738*, por M. F. Lang. *El Barroco y las ofrendas humanas en Nueva España*, por doña Elsa Malvido. *La lectura y la escritura en Guamán Poma: una política de buen gobierno*, por doña Vicenta Cortés Alonso. *Construcción de una identidad nacional: el discurso histórico de Venezuela en el siglo XIX*, por don Nikita Harwich Vallenilla.

Siguen una *Información bibliográfica*, con «Estudios» sobre la *Población e inmigración en Cuba*, por doña Consuelo Naranjo Orovio. Unas *Reseñas bibliográficas* de varios libros. *El americanismo en España, 1993*, por don Salvador Bernabéu, don Manuel Lucena, y Área de América Latina del

Cindonc; se trata de una sección de esta revista, en la que se «ha intentado recopilar y difundir la creciente y dispersa literatura científica del campo americanista que se edita en España». Concluyendo con un *Índice* del tomo LIV.

F.



**ANUARIO DE ESTUDIOS AMERICANOS.—Escuela de Estudios Hispano-Americanos. C S I C. Sevilla, 1994; 399 págs.**

Es éste el tomo LI-2 del año 1994. Precedido de una *Presentación*, en la que recuerda que «Hace ahora 50 años, a finales de 1944, veía la luz el primer número del «Anuario de Estudios Americanos», que, desde entonces, y sin interrupción, ha venido recogiendo las aportaciones de destacados especialistas de todo el mundo en el campo americanista». Siguen varios artículos, muy interesantes, pero por razón de espacio citamos sólo algunos: *Introducción al Caribe: Dominación y fragmentación colonial*, por Frank Moya Pons; es un estudio de «la Organización Colonial del Caribe, en el que se revisa la distribución de las islas entre los países europeos». *La estructuración del comercio y la navegación desde el río de la Plata a Cuba*, por Hernán Asdrúbal Silva; estudia aquí «la estructuración del tráfico desde el río de la Plata y La Habana». *Testigos de la historia: viajeros y naturalistas en Venezuela durante el siglo XIX*, por Yolanda Texera Arnal; se refiere a los varios viajeros naturalistas europeos que durante el siglo XIX «dejaron relatos de sus viajes», describiendo en ellos «la flora y vegetación de las zonas visitadas».

Continúa con: *Historiografía y bibliografía americanistas*, con varios artículos. «Reseñas críticas» de varios libros. «Reseñas informativas» y «Crónicas y noticias», dando cuenta de varios congresos, simposios, cursos y de otras actividades.

F.



**REVISTA DE HISTORIA NAVAL.—Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid, 1994; 104 págs. 650 ptas.**

Con este número 47 que reseñamos acaba el año la «Revista de Historia Naval», cuarto trimestre.

Precedida de una *Nota Editorial*, comprende varios artículos, todos importantes, pero la razón de espacio obliga a sólo citar algunos de ellos, entre éstos: *Los cambios estructurales en la carrera de Indias en el período borbónico*, por el profesor J. R. Fisher, de la Universidad de Liverpool (Inglaterra); *Bicentenario de la toma de Puerto Delfín*, por nuestro colaborador Erik Beerman, licenciado en Estudios Iberoamericanos; *El ordenamiento y la actividad*

*mercantil marítima de la Edad Media a la Edad Moderna*, por Agustín Corrales Elizondo, coronel auditor y doctor en Derecho.

*Documento*: se trata del parte que el alférez de navío Claudio Montero, jefe de la División Naval en la provincia de Calamianes (Filipinas) da al comandante general del apostadero de Cavite, «de los reconocimientos y combates habidos para erradicar la piratería mora de aquellas aguas (año 1851)». *La Historia marítima en el mundo*, por José A. Ocampo, se refiere a «El Centro de Estudios Malaspinianos de Mulazzo». *Noticias Generales*, por el mismo autor, da las de celebración de varios simposios, coloquios, seminarios, la entrega de los premios «Virgen del Carmen» correspondientes a 1994, etcétera. *Recensiones* de varios libros, por Antonio de la Vega. Buen número de ilustraciones acompañan al número.

F.

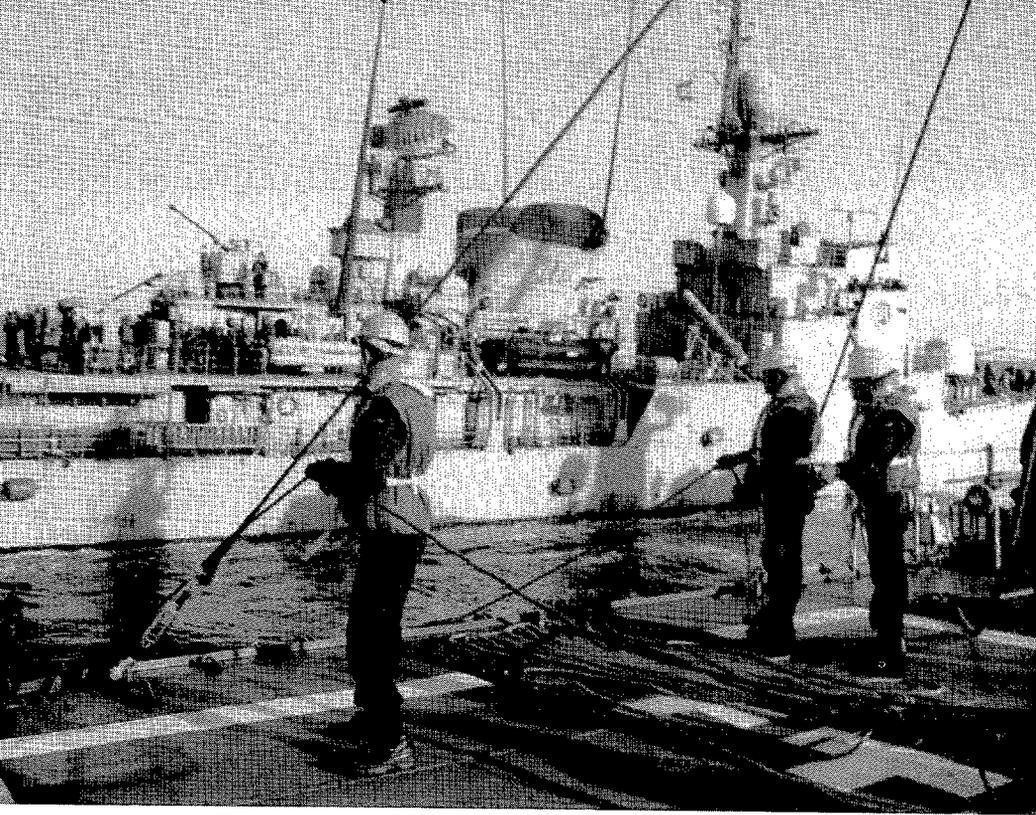


## DIFFESA OGGI. Enero-febrero, 1995.

En sendas entrevistas con el actual jefe de la unidad aérea embarcado de la Marina italiana y con el comandante del *Giuseppe Garibaldi*, se trata extensamente de la incorporación de los *Harrier AV-8B*, de los que dispone actualmente de cinco unidades (tres AV-8B y dos TAV-8B). Se pasa revista a la importante aportación que esto supone a la capacidad de combate del *Garibaldi*, que pasa de simple portahelicópteros a portaviones, culminando un proceso largo tiempo deseado por la Marina de aquel país. Se detalla la intensa actividad realizada para la instrucción y adiestramiento del personal, tanto de vuelo como de cubierta y mantenimiento, así como para la evaluación de las tácticas de empleo, subrayando la colaboración con nuestra Armada (incluidos los ejercicios «Ardente») y con la de los Estados Unidos. Sobre todo, se hace hincapié en el importante cambio conceptual que significa dotar a la Marina italiana del instrumento adecuado para poder disponer de capacidad propia de defensa aérea, afrontar la amenaza naval a larga distancia y para disponer de apoyo aéreo desde la mar para operaciones en tierra. Finalmente, se examinan las nuevas posibilidades de actuación que esta capacidad supone para la cobertura de operaciones dentro del contexto actual de la situación internacional.

T. T.

El personal de la Armada puede solicitar los libros reseñados en esta REVISTA, editados en España, a la Editorial Naval (Cuartel General de la Armada) Montalbán, 2 - 282014 MADRID.



*Aprovisionamiento en la mar.* Autor: Ramón Leste Contreras.

19

# REVISTA GENERAL DE MARINA

MAYO 1995





EDITORIAL 521

#### TEMAS GENERALES

**Vicealmirante José Luis Torres Fernández**  
LA VITALIDAD DE LA MILICIA 523

**Contralmirante Carlos Martínez-Valverde**  
SOBRE LA INSTRUCCIÓN Y LA FORMA-  
CIÓN INTEGRAL DEL HOMBRE EN LA  
ARMADA 529

#### TEMAS PROFESIONALES

**Vicealmirante Julio Albert Ferrero**  
OPERACIONES AERONAVALES EN EL  
ADRIÁTICO 555

**Miguel Cebrián**  
COMUNICACIONES EN LA DEFENSA 567

**Capitán de Fragata José M.ª Treviño Ruiz**  
ILUSIÓN, VOCACIÓN Y... MANDO 577

**Antoni Castelló Tarrida y Juan Pablo González  
Gómez**  
INVESTIGACIÓN INSTRUCCIONAL EN  
ENTORNOS DE ALTA TECNOLOGÍA  
MILITAR 587

#### HISTORIAS DE LA MAR

**Coronel de Infantería de Marina José Fernán-  
dez Gaytán**  
EL ALMIRANTE DON HONORATO BONIFA-  
CIO PAPACHINO 597

#### MISCELÁNEA

#### NOTICARIO

#### LIBROS Y REVISTAS

Nuestra portada:  
«La fragata *Canarias*, reciente-  
mente incorporada a la Flota».  
Autor: Rafael Díaz Huélamo.



*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: 076-95-005-8**

---

#### VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

- MADRID.—Librería Náutica *Robinson*. Fernando el Católico, 63.  
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.  
FERROL.—Librería *Marina*. Galiano, 12.  
*Central Librería*. Fernando Villaamil, 2-4.  
SANTANDER.—Librería *Estudio*. Avenida de Calvo Sotelo, 21.  
TARRAGONA.—Librería Náutica *Cal Matías*. Trafalgar, 37.

---

#### PRECIO POR EJEMPLAR

Nacional .....	200 Ptas. (incluido IVA)
Extranjero .....	280 Ptas. (gastos de envío incluidos)

---

#### DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Montalbán, 2 - Cuartel General de la Armada - 28071 MADRID.

# EDITORIAL



El 11 de septiembre de 1877 don Juan Bautista Antequera, a la sazón ministro de Marina, dirigía un escrito a las autoridades de la Armada expresándoles la voluntad del Rey de que se manifestase a todos los jefes y oficiales la conveniencia de suscribirse a esta REVISTA, creada por Real Orden de 23 de julio del mismo año, y estimularles «á contribuir por su parte á dar valor con sus trabajos á la mencionada REVISTA GENERAL DE MARINA», cuyo primer cuaderno ya se estaba distribuyendo.

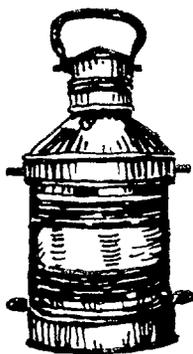
En la citada comunicación se mencionaba que la publicación tenía por objeto conseguir que «los jefes y oficiales de los diferentes cuerpos de la Armada tengan noticia de cuantos adelantos y mejoras se introducen diariamente en los diversos ramos de la misma, y con el fin de facilitar a todos un medio de publicar y discutir sus propias ideas».

Por entonces culminaba la segunda fase de la revolución industrial, cuyos efectos más notorios, desde el punto de vista naval, eran la ya consolidada aplicación de la máquina de vapor a la propulsión —aunque todavía se resistían las arboladuras a desaparecer— y los avances en metalurgia, que relegaban al pasado a la madera empleada, desde los albores de la navegación, para la construcción naval; derivado del progreso metalúrgico era el de la artillería, que evoluciona rápidamente en estos años, aunque aún en 1874 se construía en Inglaterra el último acorazado armado con grandes cañones de avancarga. Nace por entonces el torpedo automóvil, que obtiene su primer éxito en combate en 1878, y es también en 1877 cuando se instala por primera vez en nuestros buques el alumbrado eléctrico; sin embargo, las comunicaciones en la mar se siguen haciendo por banderas: Guglielmo Marconi sólo tenía tres años de edad.

Todas estas novedades debían difundirse entre los oficiales de Marina, que tenían que actualizar sus conocimientos día a día para no quedarse rápidamente sobrepasados por el progreso, lo que les incapacitaría para el debido desempeño de sus obligaciones. Transcurridos ciento dieciocho años, la complejidad técnica actual haría prácticamente imposible tratar de orientar nuestra REVISTA con tan ambicioso propósito; y por esta razón debemos limitar el alcance técnico de los artículos enfocándolos hacia un cierto nivel de generalidad sin descender a pormenores excesivamente especializados. Pero al mismo tiempo, el mayor número de materias que la tecnología actual ofrece, muy pocas de ellas excluidas de nuestra actividad, abre el camino a colaboradores que, no perteneciendo a la Armada, ni siquiera a otros ejércitos, pueden tener algo, tal vez mucho, que decir y de quienes mucho podemos aprender: a ellos están también, naturalmente, abiertas nuestras páginas y les agradecemos especialmente que nos distinguan con su aportación, cuya espon-

taneidad muestra, por otra parte, el grado de difusión de nuestra REVISTA en ámbitos no exclusivamente profesionales.

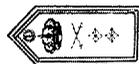
El segundo aspecto mencionado por el almirante Antequera, al que tanto debió nuestra Armada, es algo que consideramos importante conservar. En todos los cuadernos de nuestra publicación figura la advertencia de que las opiniones contenidas en los artículos que se editan son de la exclusiva responsabilidad de sus autores. Ello es base para que sirvan, como quería el ilustre almirante, como medio de que todos puedan publicar y discutir «sus propias ideas». Repetidamente hemos querido incitar al debate a nuestros colaboradores y no pocas veces se han expuesto en nuestras páginas asuntos discutibles, condición indispensable para que sean discutidos. Especialmente son indicados para este objeto aquellos trabajos que se refieren a cuestiones tales como sistemas de ascensos, de asignaciones de destinos o mandos, etc., que tan directamente afectan a la corporación y, por consiguiente, a la eficacia de su funcionamiento. Nada hay perfecto, y pueden ser muchos los que tengan diferentes ideas sobre cómo deben o deberían enfocarse estos temas. El conocer estas ideas en ningún caso sería superfluo si de su discusión pudiera lograrse algún efecto positivo, a la postre, en beneficio para el Servicio.



# LA VITALIDAD DE LA MILICIA

## MI BRIGADA

José Luis TORRES FERNÁNDEZ



*La Milicia tiene:*

*Al Patriotismo como eje de vida  
Al Honor y Lealtad como culto  
Al Servicio y Sacrificio como vocación  
A la Disciplina y Compañerismo como entrega  
A la Valentía como oficio y  
A la Austeridad como norma.*

*En la Milicia se corresponde:*

*A la Confianza con la Eficacia, y  
A la Familiaridad con la Cortesía*



A alta distinción, honor y responsabilidad que supone la vocacional profesión que implica el manejo y utilización de las armas, demanda del militar cuidar, con exigencia y minuciosidad, la totalidad de los detalles y conceptos relacionados con la profesión, con el fin de alcanzar las metas que pide el servicio a la Patria, con la que se está comprometido mediante solemne juramento.

Sin la menor duda, se considera oportuno y conveniente citar lo que a continuación se indica y que servirá para clarificar los conceptos que en este trabajo se intentan exponer:

«No hay otra cosa en la tierra —dijo Don Quijote— más honrada, ni de más provecho, que servir a Dios primeramente y luego a su Rey y Señor natural, especialmente en el ejercicio de las armas, por las cuales se alcanza, si no más riquezas, a lo menos más honra que por las letras, como ya tengo dicho muchas veces; que puesto que han fundado más mayorazgos las letras que las armas, todavía llevan un no sé qué, los de las armas a los de las letras, con un sí sé qué de esplendor que se halla en ellos, que los aventaja a todos.»

De lo anteriormente expuesto, y en beneficio de la brevedad y concreción, señalaremos que no son riquezas, y sí la honra, el carisma que caracteriza y adorna a los militares y a lo militar, de tal suerte que ambos —riqueza y honra—, en sentidos opuestos, marcan con nitidez el grado con que se observan las esencias de la Milicia, en las conductas y acciones de los militares.

Es oportuno puntualizar que el falso antagonismo que erróneamente pudiere deducirse de lo indicado entre las armas y las letras, es algo que felizmente está lejos de la realidad; y, al respecto, es el marqués de Santillana quien puntualiza: «La ciencia no embota el hierro de la lanza, ni hace floja la espada en la mano del caballero».

El espíritu militar, por su propia entidad, es el heredero natural de las virtudes de la nobleza cuando ésta se convirtió en aristocracia. Las virtudes aludidas son insustituibles si se ha de conservar la propia esencia de la Milicia, y su celoso cuidado es fundamental. El simple cambio de la actividad básica de lo militar —lo relacionado con los hombres y las armas— y su sustitución por otras espurias puede ser suficiente para que aquel cuidado aludido se vea seriamente deteriorado.

La cita que figura como introducción al presente trabajo nos remite con claridad a las raíces profundas de la Milicia, por las que asciende la savia vivificadora que debe animar a los que vocacionalmente dedican su vida al servicio de la Patria en la Milicia. El patriotismo está fundamentado en la trilogía del amor, la dedicación y la entrega a la Patria, sin reservas ni condicionamientos, y constituye el ingrediente básico y principal del militar. El patriotismo es el eje en torno al cual gira la vida de los patriotas, cuyo buen hacer y esfuerzos estarán encaminados a una mayor gloria de la Patria a la que se sirve.

Bien es sabido que el culto, que en su acepción más seria y principal engloba el homenaje reverente y amoroso que el hombre tributa a su Creador, también se refiere a los actos y ceremonias con los que se materializa el mencionado homenaje. Existe un culto interno que se tributa en nuestros corazones a los nobles sentimientos y a las personas queridas. Para el militar, en estos sentimientos, ineludiblemente, ha de figurar el correspondiente al honor, el cual, con una conciencia formada, nos impulsará al cumplimiento de los deberes y obligaciones, señalando lo que procede en cada momento y circunstancia con rigidez y exactitud. El honor es la abnegación que nace de la propia estima y que supone la sumisión de la voluntad, intereses y afectos en beneficio del servicio a la Patria. El honor es el valedor de todas las virtudes y puede y debe considerarse como virtud por excelencia. Para concretar, el honor es la rectitud de los jueces, el heroísmo del soldado, la fidelidad de los esposos, los votos del sacerdote, la santidad de los juramentos, etc. En resumen, el honor es lo que sigue a la práctica de las virtudes, a las acciones heroicas y que las trasciende a todas, incluso a la propia vida.

La lealtad se considera como la adecuación de la conducta a las exigencias de la fidelidad, el honor y la hombría de bien. La importancia y trascendencia

de estos nobilísimos sentimientos son fundamentales en la conducta de los militares, ya que repercuten directamente en la eficacia de las unidades y, por tanto, de la Fuerza.

La fidelidad impone la práctica de la lealtad, para acomodar a los principios las conductas, los deberes y las obligaciones. El honor completa lo anterior con rigidez y puntualidad, de acuerdo con las más íntimas y sublimes convicciones que ligan al militar con el servicio a la Patria. En cuanto a la hombría de bien, engloba a una serie de cualidades, como el valor, la abnegación, el compañerismo, la cortesía, la generosidad, etcétera, que elevan y subliman los actos humanos.

La lealtad compromete en ambos sentidos, el ascendente, con la jerarquía, la ley y, en última instancia, con la Patria y su Bandera, lo que significa la sublimación de la propia lealtad. En el sentido descendente, con el subordinado, en razón de la jerarquización y la organización de lo militar.

La triple relación fijada de la lealtad con la fidelidad, el honor y la hombría de bien, nos comporta la relación de la lealtad con la trilogía determinada por la jerarquía, el subordinado y nosotros mismos.

En la Milicia tanto la disciplina como el compañerismo han de ser objeto de donación espiritual por parte de sus componentes, lo que implica una dedicación al servicio enmarcado en las virtudes militares, entre las que figuran la disciplina y compañerismo ya citados.

La disciplina es sinónimo de motivación e instrucción moral, abarcando en su contenido, sin solución de continuidad, conceptos contrapuestos, como los deberes y los derechos, los estímulos y los desalientos, los detalles humildes como los sublimes, los incentivos y las esperanzas. En la disciplina tienen cabida infinidad de principios, como la puntualidad más exacta hasta la policía más impecable, desde la marcialidad individual o colectiva hasta los conocimientos exactos y completos que hagan eficaz el servicio. A la disciplina, en la Milicia, se le asigna el cometido del mantenimiento preventivo de la eficacia y de la moral, en contraposición a la justicia, a la que corresponde el mantenimiento correctivo.

Con referencia al compañerismo, éste sirve como vínculo que une y aglutina a los que en conjunción buscan y se afanan en alcanzar un mismo fin. En la Milicia esa finalidad se concreta en la prestación del servicio a la Patria, con exigencia y generosidad. En ella el único medio para alcanzar el mejor concepto y estima es por medio del más exacto cumplimiento de las obligaciones que competen a cada uno, al tiempo de exteriorizar el deseo de ser empleado en las ocasiones de mayor riesgo para, de esta forma, dar a conocer su valor, su talento y constancia.

El valor es, sin duda, la garantía y la defensa del honor y el sostén de la totalidad de las virtudes militares; es, por tanto, el valor la cualidad esencial y característica del militar.

Concurren en el valor un conjunto de matices cuya participación equilibra-

da y convenientemente dosificada permite su exteriorización. Así, tenemos el ardor, con el que no se le teme al peligro; el arrojo, con el que se afrontan las situaciones peligrosas con plena conciencia, en el que la voluntad juega un papel decisivo; la audacia, por medio de la cual se sublima al propio valor, la bizarría, con la que se conjuga armoniosamente la gallardía y la generosidad, y constituye el marco de los actos meritorios y de mayor relieve; la entereza, sinónimo de la fortaleza de ánimo; el entusiasmo, o la exaltación del espíritu del valiente; la firmeza que proporciona la seguridad y dominio de sí mismo. Esta virtud, así concebida y enmarcada, se la considera como la principal ocupación habitual u oficio de los que prestan servicio en la Milicia.

Las normas o guías a las que se ceñirán las actuaciones del militar han de ser las que fijen la moral, vivida con conciencia bien formada, que permita prescindir de lo superfluo, por inútil e inconveniente, y que señala con rigidez y nítidamente la austeridad, la cual, en conjunción armoniosa con la solemnidad, enmarca el quehacer en la Milicia, principalmente en lo referente a la observancia de las tradiciones y a la honra de los héroes.

La moral, las sanas convicciones, en conjunción con la vocación y el vivificador aliento que proporciona el culto a la Patria y a sus nobles valores anejos, garantizan el carácter, las raíces profundas y la dignidad institucional de la Milicia, ya que, como escribe Alfredo de Vigni: «El amor a la Patria es un sentimiento que proporciona una conciencia que colma al completo el corazón del patriota».

A modo de síntesis de lo anterior, nos vamos a concretar en el grupo de oficiales con los que tuve la inolvidable, honrosa y privilegiada oportunidad de compartir alegrías, esperanzas, ilusiones y fatigas en el servicio de la Armada. Voy a referirme a mi brigada.

En enero de 1947, efectuábamos la incorporación a la Escuela Naval, y por tanto a la Armada, los componentes de las promociones del Cuerpo General, Infantería de Marina e Intendencia que constituimos una brigada de caballeros aspirantes. Tras cinco años de intensos estudios y cuidada formación militar, marinera, física, pero sobre todo y principalmente de formación moral, de carácter y espiritual, alcanzamos la categoría de oficiales subalternos de nuestros respectivos Cuerpos de la Armada, junto con nuestros compañeros de los Cuerpos de Máquinas, Sanidad y Jurídico de la Armada, que en tiempo oportuno se habían incorporado a la brigada.

En diciembre de 1993 desaparecen de los escalafones de actividad de la Armada la totalidad de los componentes de mi añorada brigada. Ya somos pretéritos todos los que la constituimos, ya hemos completado el ciclo en el servicio activo que teníamos encomendado y nos gustaría a todos los de mi brigada no haber defraudado a los que nos han seguido. Esperamos y deseamos haber entregado el testigo con decoro, dignidad y elegancia; el mismo testigo que, a su vez, habíamos recibido de nuestros superiores que nos habían prece-

dido y que tan rectamente nos habían mandado y excelente ejemplo nos dieron.

Este relevo que nuestra condición, sujeta al tiempo, demanda es consustancial a nuestra caducidad, es algo trascendente, y estimo que no debe dejar de señalarse. Lo importante no es lo que pasa con el tiempo, lo que cuenta es aquello que se transmite, que sigue vivo, inmutable y vigente y, que se manifiesta en el peculiar talante del oficial de la Armada y que se concreta en su caballerosidad, en su honra, en su compañerismo, en su obediencia, en su subordinación, en su valentía, en su disciplina, en la nobleza que adquiere, en su cortesía, en su constancia; en resumen, en esa panoplia hermosísima constituida por las virtudes militares que justifican y dan sentido al militar y a la propia Milicia. Pero, sobre todo, el honor que nos exige el más exacto cumplimiento del deber; en cualquier circunstancia, el honor muestra los verdaderos caminos del deber, al tiempo que nos demanda el más cuidado y acrisolado respeto a nuestra propia dignidad y a la de los demás, así como la moral más escrupulosa y exigente.

Desde enero de 1947 a diciembre de 1992, los componentes de mi brigada cubrimos la etapa que nos correspondía en el servicio a la Patria, con la que nos habíamos comprometido mediante solemne, voluntario y libre juramento, besando con unción y emocionados los tafetanes gloriosos de la Bandera de España. Otros miembros de otras brigadas nos habían precedido en este distinguido y exigente servicio. Otros de otras brigadas nos habían seguido y seguirán, y rogamos al Señor que no les falte su ayuda para que mantengan el talante y los mismos criterios que demanda la panoplia de virtudes a las que hemos hecho alusión.

A los que ya han partido a la presencia del Señor rogamos que Él los acoja en su seno con su infinita misericordia como premio a sus desvelos, buenos servicios y sacrificios que figuran en su haber. Nuestro deseo para los que nos siguen es que el Señor les dé vientos propicios y favorables para un mejor y cuidado servicio a la Patria, en las filas de la Armada, a la mayor gloria de España.

Marzo, 1995.

*EFEMÉRIDES. Marzo de 1740.*

Don Blas de Lezo y Olavarieta, Capitán General de la Armada, vence a la Escuadra inglesa a las órdenes del Almirante Vernon, en defensa de Cartagena de Indias.

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

---

Se ruega a los señores suscriptores que, en el caso de no recibir con normalidad la REVISTA u observar errores en la dirección de envío o se encuentra en la situación de «disponible» o en cursos de larga duración, comuniquen por escrito a esta REVISTA GENERAL DE MARINA, Juan de Mena, 3, 2.º, 28071 Madrid, la dirección correcta en donde desea recibir la REVISTA.

Si esta dirección fuese una Dependencia grande, indicar también el destino dentro de ella, así como piso o planta, en el caso del Cuartel General de la Armada y Ministerio de Defensa.

---

---

# SOBRE LA INSTRUCCIÓN Y LA FORMACIÓN INTEGRAL DEL HOMBRE EN LA ARMADA

Carlos MARTÍNEZ-VALVERDE



## A modo de prefacio



A instrucción, en su acepción principal castrense, es un conjunto de conocimientos teórico-prácticos encaminados muy directamente a la acción. Necesita, pues, mucho del ejercicio. Cuando éste se repite, conduce al adiestramiento. La instrucción desde su principio es ya ¡acción!

La instrucción ha de ir dirigida más *al ser* que *al parecer*, aunque éste tiene también su importancia por el reflejo que supone. La instrucción es la primera fase, en la Armada y en los Ejércitos, de la formación integral del hombre. Ella es, pues, importante base.

La instrucción puede ser individual y colectiva. En las líneas que siguen, nos referiremos especialmente a la individual; pero ésta necesita muchas veces del grupo, aunque éste no sea el que se forma y se mantiene para la acción de guerra, en la mar, en la tierra, o en el aire. Mas siempre, en los centros de instrucción y en las escuelas, ha de tenerse muy presente que el verdadero objetivo es el individuo; el grupo es, en realidad, como el vehículo de la instrucción individual. El individuo, sea cualquiera su clase o grado, formará parte de otros equipos (o los mandará) de mayor permanencia, constituidos para la acción real, verdadera finalidad de todo.

Nos vamos a referir a la auténtica actualidad, tratando de vencer dificultades de hoy en día, no las antiguas ni las viejas: vencer perezas actuales, resistencias actuales, escaseces actuales... (1). Vamos a hacer frente a todo con voluntad de vencer, que es uno de los principios de la guerra y de la vida, de la lucha que hay que mantener en ella, aun en la paz.

Como «base», como principio de exposición de materias, vamos a tomar un cuartel de instrucción de Marinería, que es centro de elementalidades muy

(1) Dificultades hubo siempre: falta de personal, a veces del que se disponía no era el más cualificado; falta de elementos de toda clase, o al menos de muchas clases; no siempre había entusiasmo, existían críticos a ultranza... Pero luchando con ánimo, ¡se vencían!

variadas. Pero el lector no ha de quedarse allí; todo es susceptible de adoptarse debidamente modificado o de desecharse, bien meditado, lo que es impracticable. Los centros, las escuelas, las unidades, tienen características propias, especiales, son distintos los hombres que allí se forman o sirven: según su preparación, según el escalón de mando a que están abocados... ¡sí!, pero, ¡voluntad de vencer!, y flexibilidad para la adaptación.

Tomemos nuevamente el hilo de los cuarteles de instrucción, uno de ellos Centro de Formación de Especialistas, el de Cádiz. En él reciben su instrucción primera los hombres del cupo asignado a la Marinería de la Armada (2). Los escogidos por los gabinetes psicotécnicos y por sus conocimientos y aptitudes anteriores pasan a escuelas donde completan esa instrucción y adquieren conocimientos para mejor servir en la Armada. El tiempo de que se dispone es corto —no está en nuestra mano alargarlo—. Viene todo muy escaso para atender a



A la entrada de un centro de instrucción puede haber, como dando la bienvenida, un letrero semejante dirigido a soldados o a marineros. En una escuela, en lugar dedicado a los de nuevo ingreso, con la palabra conveniente según la denominación de los alumnos.

---

(2) Eludo la expresión y la idea de «servicio forzoso»: el servicio militar es a la vez deber y obligación. Por este lado, pudiera, sí, ser «forzoso», pero la idea del deber es más noble que la de obligación y debe predominar sobre ella: «Servicio general a la Patria», pudiera llamarse.

programas muy bien meditados. Además, si el tiempo de instrucción se alargase quedaría muy corto el de verdadero rendimiento en el servicio activo. Para los especialistas se ha de disponer de un mayor tiempo. Son los futuros profesionales de la Armada.

No se olvide nunca que la instrucción no termina en el «cuartel»; ha de continuar después en las unidades y en las escuelas, afirmando conocimientos: en muchas materias tan sólo se dio una orientación y —lo que es muy importante— una mentalización, aunque sea «tomada con alfileres», pero mentalización al fin. La orientación es de gran importancia para bien servir.

En el Centro de Instrucción de Infantería de Marina (CEIM), la base es la instrucción de lo que durante mucho tiempo fue el «fusilero granadero». Debe haber, sin embargo, atisbos de otras armas más pesadas, orientación de especialidades. También está el núcleo de los que han de ser profesionales y que irán después a la Escuela de Aplicación del cuerpo.

Los suboficiales se forman, en general, en los especialistas. Existe también la escuela de oficiales, la Escuela Naval Militar, donde hay que dar conocimientos militares y marineros a jóvenes que estudiaron mucho, pero de otras materias. Y existen alumnos procedentes de carreras civiles.

Con todo lo anterior, solamente se ha querido hacer un esquema muy general que puede ser impreciso (o cambiar) en algunos puntos. Se evoluciona.

Y paralelamente a la instrucción, ha de ir siempre, como formando parte de ella, la formación moral del hombre que la recibe; ello es lo «completo».

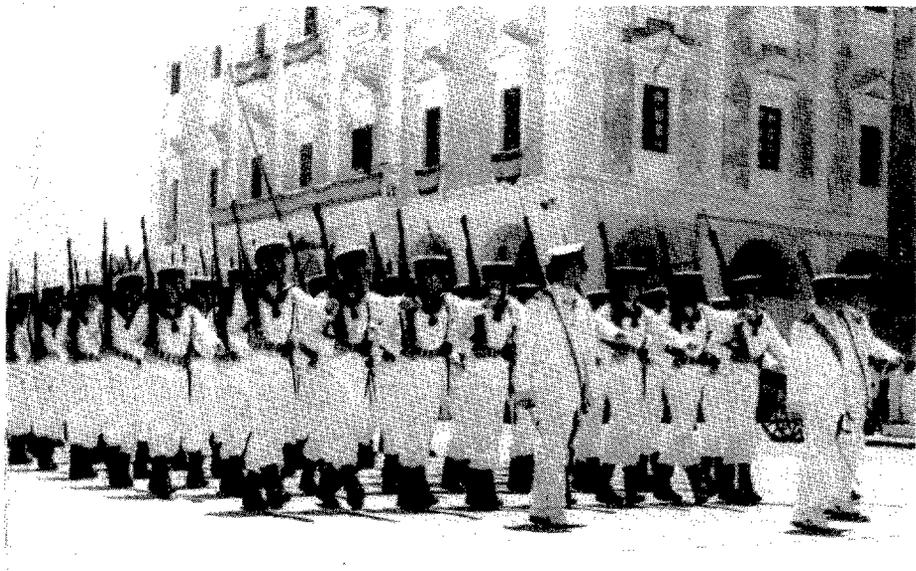
### **Sobre la instrucción militar**

Lo que se conoce normalmente con este nombre es base firme de la formación militar del hombre. Es el orden táctico para las fuerzas de a pie. Se considera así en los Ejércitos y Marinas de todo el mundo. En esta instrucción han de considerarse dos facetas: la de orden cerrado y la de orden abierto o de combate (en él la instrucción individual de combate).

El orden cerrado imprime «orden», corrección, pronta obediencia, energía en la ejecución; alimenta la disciplina en general e impulsa el espíritu militar de los hombres. El orden cerrado se utiliza en todas las formaciones que regulan la vida de la unidad o del centro (y debe haberlas) (3). Exigir corrección en ellas es la primera aplicación de la instrucción. Haciéndolo, se pueden disminuir las sesiones de orden cerrado en beneficio de otras actividades. En orden cerrado se muestran las tropas ante los ciudadanos. Sus formaciones y las músicas militares les llevan al entusiasmo que, en respuesta, las mejora. En ese orden se presentan ante el Mando.

---

(3) Si por alguna razón se suprimen formaciones en los veteranos, no debe hacerse en los centros de instrucción. Eso sí, las formaciones deben ser tan cortas como correctas. Muy cortas y con exigencia.

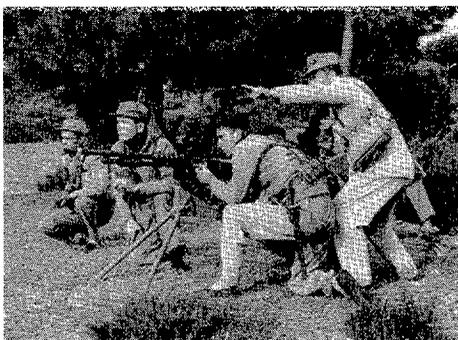


Orden cerrado. Inculca: uniformidad, energía, marcialidad y disciplina.



Orden abierto o de combate. Inculca: flexibilidad, destreza, espíritu de lucha, aprovechamiento de la circunstancia.

La instrucción de combate es altamente formativa, ya que lleva consigo la idea de lucha. El hombre con sus armas es el elemento de toda fuerza. Un lema que puede utilizarse es «Hoy el ejercicio, mañana el combate» y, en lo que a Marinería se refiere, puede completarse: «Hoy el fusil, mañana el cañón» (o el misil, o el torpedo). Además, el hombre de la Armada puede tener que combatir como un infante más. Muchas veces se ha visto esa necesidad a lo largo de la Historia, especialmente en campañas lejanas o en momentos en que se necesitan muchos combatientes «de a pie». Y en momentos de movilización general, el marinero puede servir en unidades del Ejército cuando no es de los escogidos para ser retenido por la Marina (4).



Los ejercicios de combate pueden ser formando parte de unidades, en grupos reducidos, manejando un arma, o los que constituyen la instrucción individual de combate.

Facilita mucho a la instrucción de combate tener pistas de obstáculos y de combate en los mismos cuarteles y escuelas; ahorra mucho tiempo al evitarse los desplazamientos. Puede haberlas con tramos de agua, con incendios, con explosivos y ambientadas con fuego real o de fogueo (5).

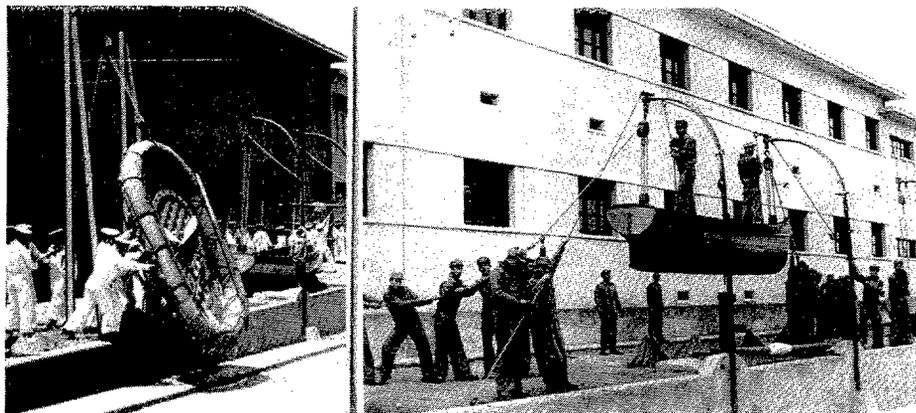
## **Sobre la instrucción marinera**

Además de su razón de ser, imprime carácter marinero en el hombre que la practica. El soldado de Infantería de Marina debe tener la necesaria para su función anfibia; en otro aspecto, un hombre de Marina, embarcado, tenga la categoría que tenga, puede verse relegado, en una grave emergencia, a ser «un tripulante más del buque». El marinero está abocado a tener esas actividades más inmediatas y necesarias; debe saber bogar en bote o balsa; manejar un bichero, saltar con una codera, lanzar una guía, manejar y abozar una estacha, tomar llaves a un aparejo, etc. El saber nadar es cosa común a todo hombre perteneciente a las Fuerzas Armadas. Hoy, con la abundancia de piscinas, la natación es aptitud por fortuna muy extendida.

---

(4) Hay trasiego de hombres entre Ejército y Marina: soldados de cupo van a servir a la Marina, completando el número de los inscritos. Hubo épocas en que se puso de marineros a soldados, con ventaja sobre los hombres de leva.

(5) Es muy fácil tener «hornillos» (pozuelos), cargados de arena de playa, con un petardo de trilita dentro; con ello se pueden simular explosiones y salvas de artillería sin peligro real para los hombres. Los «incendios» se producen en bidones con agua y gasolina en su superficie.



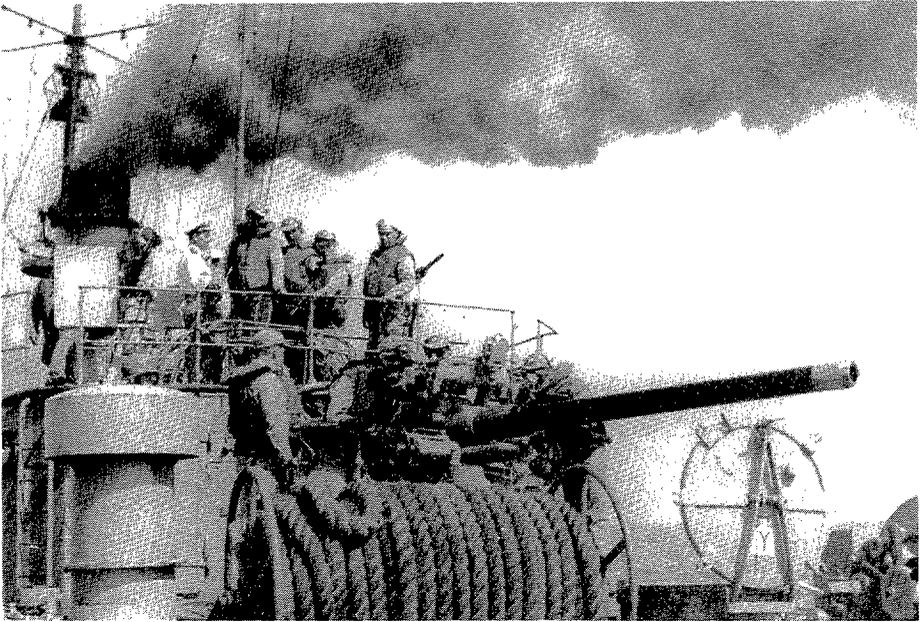
La instrucción marinera puede desarrollarse fuera de las pistas a ella dedicadas. Pueden aprovecharse desniveles para arriado de botes, sin que sea prescindir de un muelle, para hacerlo sobre el agua.

Los que vayan a servir en destinos de tierra pueden disminuir esas actividades marineras. En un modo drástico de ahorro de tiempo, pudieran disminuirse, suprimirse incluso; pero no se olvide que todo ello imprime carácter profesional; influye en el modo de ser del marinero. Y ello, al estilo de la Armada, tiene también ribetes militares. Si ha de hacerse esa disminución, que sea por imposición del tiempo, nunca para dedicar éste a preparar solemnidades cuya importancia está más en el fondo que en la forma (6).

En la instrucción marinera son de gran importancia las embarcaciones menores: un bote es un «mini-buque», con el que se fondea un anclote, se da avante y atrás, se hace la ciaboga (esto a remo, claro está). Es cierto que los buques han sido reemplazados por otras embarcaciones que deben tener cabida en la instrucción marinera, por ejemplo, en los cuarteles. En ellas ha de bogarse con espadillas o remos cortos, pero es útil mantener los botes, especialmente en las escuelas donde la instrucción es más continuada. Ellos permiten también un aspecto deportivo, con largos paseos marineros, con comodidad deportiva, sí, pero que en su principio y su final pueden tener el estilo militar de la Armada (7).

(6) Una Jura de Bandera, por ejemplo, pueden hacerla sin armas los «reclutas» si no se ha adquirido aún la perfección deseada en el manejo del fusil. Se puede hacer con éste colgado. En las solemnes juras que tenían lugar en Madrid en tiempo de Alfonso XIII, públicas, en el paseo de la Castellana, los reclutas iban sin armas y con «la primera puesta», con el gorro cuartelero de entonces.

(7) En el Cuartel de Marinería de Cádiz se organizaban los días festivos largos paseos marineros, voluntarios, deportivos. Se hacía así: salían a mar abierto, a vela, hasta estar frente a Rota. Un CIC *sui generis* mantenía contacto con los botes por radioteléfono y con palomas mensajeras. Navegaban en conserva, deportivamente. Un contra maestre, que disponía de botes a motor, tenía a su cargo este servicio; servicio para él, asueto marinero de gran aprendizaje, voluntario, para la marinería. Todo esto era posible por la existencia de buenos patrones a vela: cabos monitores.



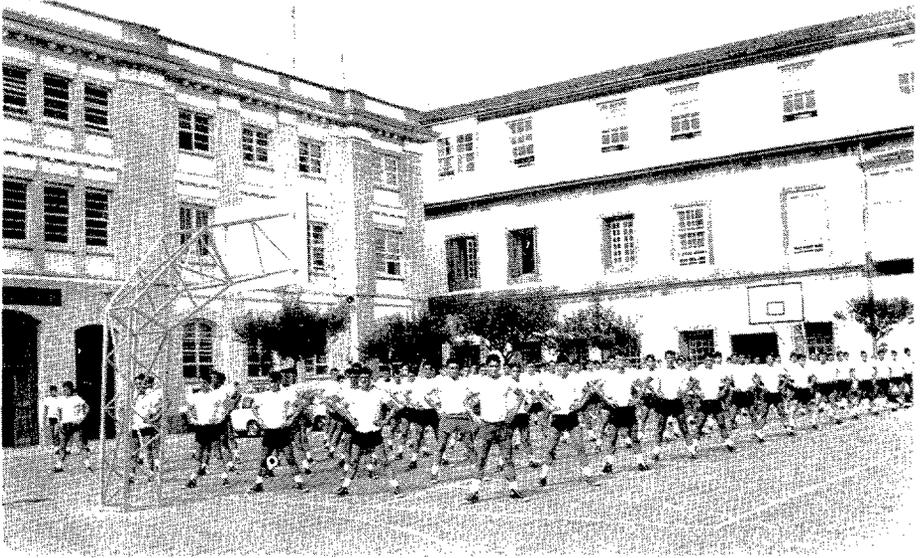
Aprovechar cualquier navegación es fundamento de una buena instrucción militar naval.

Cunde mucho en la instrucción marinera el que haya «pistas» o ámbitos con elementos que permitan al que se instruye que lo haga actuando (son poco eficaces esos grupos en los que un instructor explica y hace y los que «aprenden» escuchan). El hacer no solamente lleva a un conocimiento más efectivo, sino que da destreza, cosa muy importante en lo marinero. Esas pistas no se recorren, naturalmente, contra reloj y precisan muchos instructores «de cosa sencilla», cabos; en los cuarteles serán los monitores, en la formación y en la mejora de los cuales nunca será excesiva la atención que a ello se dedique (8).

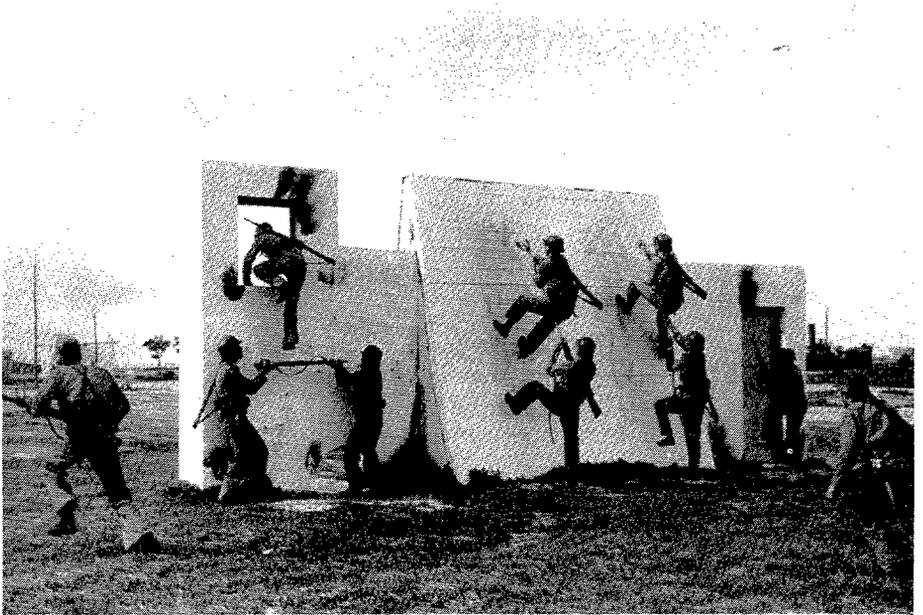
En esas «pistas» (las llamamos así por tener que ser recorridas y ser alargadas) puede haber fila de norayes, fila de anclotes, fila de guías (para ser lanzadas), fila de pescantes con sus aparejos. Proporcionan gran rendimiento en ahorro de tiempo y en eficacia. Son fáciles de montar con elementos procedentes del desguace de buques. En general, lo que ellos dejan es muy aprovechable en la instrucción. Digo en general, pues no sólo es lo marinero lo que «producen», sino armas, cascos, chalecos salvavidas, instrumentos de música, cornetas y tambores; muchos efectos son útiles en un cuartel de instrucción, muchos de los que ya se considera conveniente o necesario su reemplazo en una unidad de guerra.

---

(8) El comandante jefe tenía muy de su mano la formación de los cabos monitores. Y éstos se marineaban en el interperíodo, embarcados en los aljibes que iban a dar agua a los peñones.



Gimnasia educativa: base de la formación física necesaria para toda instrucción.



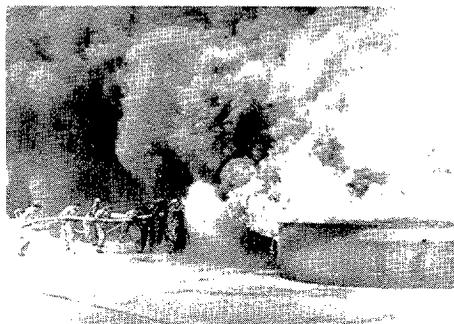
Además de las funciones de mantenimiento, tiene la dotación de un centro de instrucción un importante papel de ejemplaridad. La fotografía muestra un equipo de una, pasando un obstáculo de una pista de combate.

Es muy necesario efectuar los ejercicios con equipo de combate (casco, chaleco salvavidas, y pantalón recogido); ello ambienta mucho. El empleo de botes de humo puede hacer el resto.

### **Sobre la instrucción que pudiera designarse como «Naval Elemental»**

Es el conjunto de actividades conducentes a adquirir los conocimientos y aptitudes que se considera necesario tenga todo tripulante de buque. En la Marina norteamericana son conocidos como «de la A a la N», por lo variables que son según el buque de que se trate. Pero hay un grupo fundamental, conveniente para todos. Fácilmente pueden concebirse los más reducidos para el destinado en un puesto de tierra. En ellos no han de faltar los relativos a la lucha contra el incendio, los primeros auxilios a heridos y accidentados, etc. Para el hombre embarcado, además de éstos, podemos resumir: saber disparar un ancla para fondear, saber abozar su cadena, lanzar una guía, manejar estachas, saber tomar vueltas en las bitas y saber abozarlas, tomar llaves en un aparejo, saber hacer funcionar un extintor de incendios (saber las clases de fuegos y su ataque conveniente), conocer las válvulas de fondo (que no manejará sino siguiendo órdenes del mando), tener idea de los apuntalamientos y manejo de puntales y cuñas, conocer los primeros auxilios para heridos y accidentados, saber valerse de una máscara antigás, conocer el comportamiento a seguir en ataques y cómo ha de descontaminarse. Como se ve, son muchas cosas, pero obsérvese que son fáciles. Ha de realizarlas en caso de urgencia y cuando falten los tripulantes especializados, o para formar parte de un grupo (con cierta eficacia). Todo está orientado al combate y a la emergencia grave, orientación propia de una Marina de Guerra, emergencias de mar o de guerra.

Son conocimientos y aptitudes realmente propias para adquirirse sólidamente a bordo o en una escuela a lo largo de los cursos que en ella se sigan. Pero, en un cuartel de instrucción, puede el hombre recibir unos primeros conocimientos de la mayor parte de las materias y siempre ser informado y ambientado. Volviendo a un buque, no se olvide que cualquiera de sus tripulantes, sea cualquiera su grado y cuerpo, puede llegar a actuar directamente en combate y en caso de emergencia grave. Creo muy importante la extensión de esta clase



Los ejercicios contraincendios educan el valor, especialmente entrando al fuego por sotavento (lo que puede ser necesario). El peligro es muy aparente, más que el real. Forman parte de una faceta de la instrucción de gran interés.



Los conocimientos «de la A a la N» comprenden las actividades propias para hacer frente a cualquier emergencia, de mar o de guerra a bordo.



Los ejercicios nocturnos son altamente formativos. Puede empezarse con la instrucción en la noche; el adiestramiento se completará en los centros de adiestramiento. Éstos son gran complemento de los centros de instrucción y de las escuelas.

de instrucción, con las intensidades convenientes, que no serán iguales para todos. Muy digno de tenerse en cuenta lo dicho por Clausewitz con respecto a la mentalización, imprescindible en la instrucción: asegura que la mentalización es tan importante en sí como la instrucción misma: «Que es de enorme importancia que el combatiente, en la acción, no encuentre impresiones totalmente nuevas, que por ello le suman en el terror o en la perplejidad».

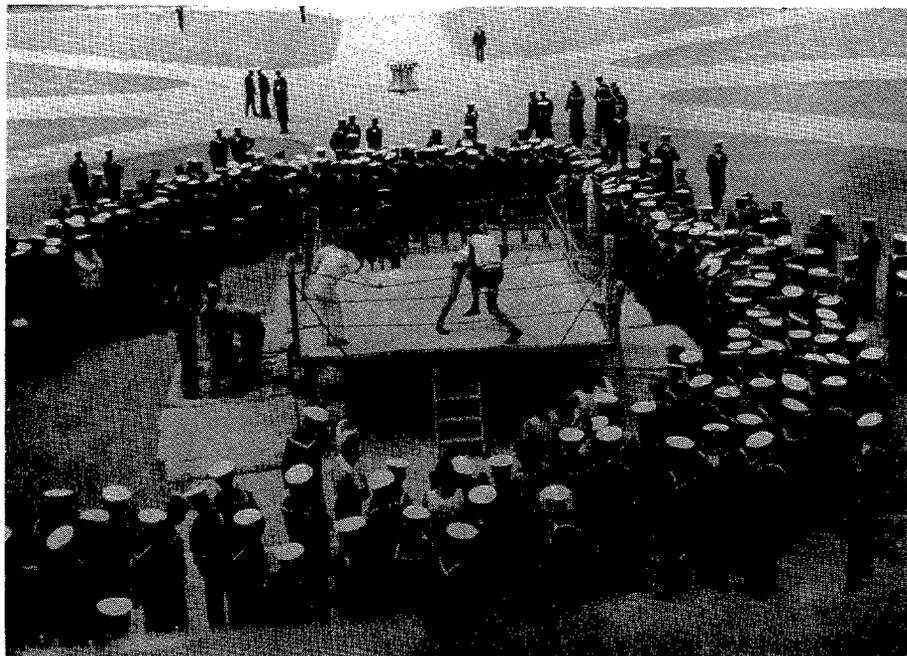
### **Sobre la educación física: gimnasia y deportes**

Ocupa un importante espacio en la formación del hombre. La gimnasia lleva consigo la ejecución de movimientos estudiados que desarrollan el cuerpo humano y compensan deformaciones a que pueden llevar los que se realizan en la profesión de que se trate. Las sesiones pueden ser cortas y diarias, bien estudiadas por el especialista en Educación Física. Dentro de ellas, se atiende a la progresión, a la circulación y a la respiración.

El deporte desarrolla al hombre en el sentido psicofísico. Desde el punto de vista militar, tienen especial importancia los deportes que llevan consigo



Ejercicios de esgrima de fusil con bayoneta. Por su alcance psicológico, los elementos que se atacan fueron completados con una talla de cabeza humana, en madera, con casco de país posible enemigo.



Los domingos y días de fiesta, puede instalarse un ring en que se muestren ejercicios de lucha de combate de diferentes clases. Siempre hay público y espontáneos participantes.

choque personal y los llamados deportes de combate: boxeo, artes marciales, esgrima. Hay una zona común en la llamada gimnasia de aplicación: esgrima de fusil, lanzamiento de granadas, o de guías. Si estas actividades se hacen competitivamente, entran en el deporte, en el atletismo. Todo es instrucción.

En los deportes de grupo se debe tener la tendencia de que los practiquen muchos y no una minoría en sentido preciosista (9). Bien es verdad que esas minorías alientan la afición. Debe tenerse especial cuidado en que el amor propio de la unidad o centro no aparte hombres con descuido de la instrucción general y, por ende, de la eficacia en su cometido. Las competiciones interiores son fácilmente ponderadas por el jefe común a todos. Creo deben alentarse las que se realicen entre unidades o departamentos y se eviten, en cambio, las que pudieran generarse entre hombres de regiones españolas distintas, con las que no se gana nada bueno. Igualmente perjudiciales pueden ser las que se organicen entre individuos de distinto grado. Siempre, sí, es recomendable el

---

(9) El general Perón, gran entusiasta del deporte, solía decir, refiriéndose al gran número de hombres que deben practicarlo, que el ideal era que en vez de enfrentarse 22 en un partido de fútbol, y presenciarlo muchos miles, era que luchasen esos miles (suponiendo la hipotética existencia de un campo adecuado) y que lo presenciasen 22, los rebajados por una u otra causa. Alíentese el que haya gran número de participantes.

ejemplo que den los jóvenes oficiales y suboficiales, pero, «aparte», especialmente en atletismo y ejercicios de aplicación, tales como el pentatlón, etc. Ellas no llevan al choque personal.

Cuando se dispone de poco tiempo para el plan de instrucción puede orientarse el deporte hacia las horas de asueto. El jefe de Educación Física debe sopesar mucho la fatiga de los que tomen parte en esas actividades. La afición y el amor propio son factores muy positivos, pero deben ser orientados y conducidos, aunque alentados. El deporte es una verdadera escuela de moral. Ello es uno de sus principales aspectos.

Los días de asueto puede instalarse un ring, en sitio concurrido (patio de armas, etc.), en el que las luchas y esgrima de fusil sean un motivo de atracción para los que las contemplen. Ello forma parte de la instrucción ambiental. Aliéntese todo espíritu competitivo (10).

### **Sobre la formación moral**

La moral es el gran impulso para el servicio: en la mar, en tierra, en el aire. Lo es en la guerra (11) y lo es en la paz. La moral es, pues, impulso para la instrucción, como lo es para el buen adiestramiento y, a su vez, la instrucción y el adiestramiento elevan la moral. Si es importante ésta para la guerra, se deduce de todo lo anterior lo imprescindible que es la moral en la formación del hombre, que es lo que estamos considerando; no se puede dejar de aprovechar cualquier acto que la eleve. Así, deben tenerse en cuenta las conmemoraciones patrióticas; actos tales como una jura de la Bandera o una entrega de despachos son auténticas y magníficas lecciones de moral militar (actos que fueron preparados por la instrucción).

La lectura de una efeméride gloriosa a diario es la lección de moral militar por el ejemplo que presenta. La vida entera de la unidad o del centro, o de la dependencia, proporciona lecciones de moral que tienen más alcance que las sesiones que puedan darse teóricamente en un aula. Letreros y el exorno, en general (más adelante, de ellos hablaremos), mantienen y elevan la moral si están bien escogidos. Las revistas solemnes, con alocución del comandante jefe, son lecciones de moral. Se rubrican con lectura de premios y de castigos.

---

(10) De todo lo que compone este apartado de Educación Física, pudiera escribirse un largo tratado; sintetizar siempre es difícil. Claro está que también pudiera decirse lo mismo de los demás puntos de este trabajo. Puedo remitir al lector a mi libro: «Instrucción, Enseñanza, Ejercicio, Adiestramiento... formación del hombre». Está escrito en 1974, sí, pero la extrapolación es fácil. Ya, al escribir el presente artículo, tengo muy en cuenta el hoy, la escasez de tiempo, las necesidades del momento, el ambiente existente, ¡siempre el ambiente!, claro está. Es la clave.

(11) Napoleón decía «que en la guerra todo es cuestión de moral». Podemos extenderlo también en la paz, en cualquier pugna, y siempre.

Más vale el impulso positivo que el negativo, búsqense motivos para felicitar, que, en justicia, los hay. Rechácese la idea de una «lectura de Leyes Penales», sin más. Al acto puede llamársele revista general.

Los desfiles militares, las bandas, especialmente las «de guerra» (cornetas y tambores), elevan la moral. Los ejercicios de fuego, el lanzamiento de granadas y los ejercicios marineros, especialmente los efectuados con mal tiempo (éste manejable), elevan también la moral. Y es necesario tenerla para vencer temores, para soportar fatigas. La moral militar se inculca más que se enseña. No basta saber definir cualidades, hay que tenerlas (12).

Hemos de hablar de la moral religiosa: sabido es que hoy hay libertad en lo que a religión se refiere, pero el hombre que la tiene y la practica cumple mejor sus deberes «del siglo». Esto ocurre especialmente en la católica, que es la más extendida entre los españoles. Ella forma parte de nuestra cultura (en un deseo de bondad, siguen sus principios también los descreídos). Para la moral militar importa la religiosa. Ésta impulsa al cumplimiento de los deberes y obligaciones profesionales: ello es un modo muy moderno de ver la religión.

Los capellanes son hombres de bien, con experiencia, que siempre pueden dar al hombre un buen consejo en cualquier materia de índole privada (13).

## **Importancia del ambiente para la instrucción y formación del hombre**

Es tal que, si es propicio, mejora cualquier plan de instrucción hasta límites insospechados, pues sus factores actúan de un modo constante: en las horas de trabajo y en las de descanso. Afectan a lo consciente y también a lo subconsciente. Es el gran recurso ante la escasez de tiempo.

El ambiente es conjunto de condiciones y circunstancias. Las primeras pueden prepararse previamente, para que sean muy favorables a esa «formación del hombre» que perseguimos; las segundas son de dos clases: las que van sucediéndose (que han de aprovecharse) y las que podemos provocar en pro de la instrucción y de esa formación integral que anhelamos. El ambiente es algo que vive y que envuelve y conquista al hombre que lo vive. Mucho se sale de los reglamentos (sin que se mantenga fuera de ellos, que han de respetarse y cumplirse): el comandante en jefe o director es el principal artífice, con sus iniciativas, con su imaginación, propio todo del carisma que da el mando en los

---

(12) El eminente tratadista militar español Francisco Barado expresó: «No basta hacer intelectuales, hay que hacer *hombres*; no basta tener idea del Deber, hay que ser aptos para cumplirlo: valerosos por todos los conceptos, dispuestos al sacrificio en todo momento; hay que templar las almas para las luchas de la vida, fortalecerlas y estimularlas».

(13) En la Marina de los EE.UU., nación de gran libertad religiosa, hemos visto dar este consejo de modo ecuménico. También hemos visto dar gracias a Dios y pedirle ayuda en las entregas de mando. También en los buques de la VI Flota hemos oído la oración del anochecer que sonaba por los altavoces, apta para cualquier credo, que llegaba a cámaras y sollados y todos escuchaban en silencio y con recogimiento, alabando al Ser Creador y Rector de todo.

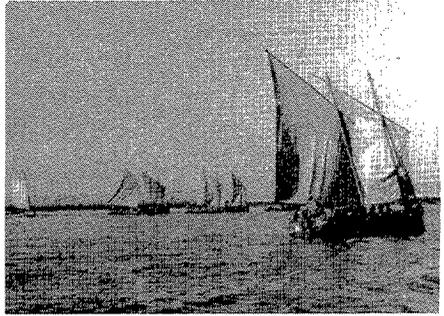
que él se entregan con toda su inteligencia y todo su corazón. El equipo que le ayuda es también de gran importancia; sus componentes han de ser igualmente hombres de ilusión y de trabajo. El que lo sean es uno de los primeros objetivos del comandante en jefe o director. Es importante perfeccionar a los más subalternos monitores. Se necesitan muchos instructores para poder actuar «fuera de horario».

Volvamos al ambiente; mantengámonos en nuestro objetivo actual: es un conjunto de cosas materiales (que emanan espíritu), de tradiciones, de costumbres (bien escogidas), de vivencias, de sentimientos, de ansias y hasta de «distracciones» para las horas de asueto. Forman parte del ambiente (aunque sean exteriores a la unidad o al centro, o a la escuela) los contactos que, con ese medio exterior, se mantengan: en visitas y hasta aprovechando los medios que en ese exterior existen y que no se tienen; y siempre el espíritu que irradian las fuerzas de elite de la Armada y de los Ejércitos.

Planteemos a continuación lo que pueden llamarse factores ambientales. Uno, los nombres de calles, plazas y edificios, y el nombre mismo de la unidad, centro o escuela. Esos nombres han de elevar el espíritu de los hombres (14). Son aquéllos la primera lección del medio, del ambiente. Otro factor son las máximas morales que en letreros deben ostentarse en las paredes o muros en determinados sitios: «hablan hasta las paredes», debe poderse decir. Es algo en que se manifiesta muy directamente el espíritu y el arte del comandante o director. No hay para ello reglamento.

Factores ambientales son las fotografías y dibujos, enmarcados, bien escogidos, que formen parte del entorno, en las paredes, particularmente si se les pone, en el cuadro o en otro cercano, cierta corta explicación redactada para instruir. Pueden cambiarse cada quince días, multiplicándose el efecto de tal instrucción.

Puede haber un tablero en que se colocan esas ayudas gráficas a la instrucción. En él, el cambio puede ser más frecuente, por ejemplo, cada dos días. El tablero «cambiante» se debe colocar en un lugar frecuentado por los que están de descanso (paseando, aburriéndose quizá). Los temas pueden ser muy variados y es muy interesante la explicación (corta) que se les ponga. Las «estam-



Los botes, además de para la instrucción, permiten que se hagan marchas de tipo marinero y paseos largos en los días festivos, con personal voluntario. Ello es muy formativo y no cuesta tiempo «de horario».

(14) Don Álvaro de Bazán decía: «El nombre de una galera no la hará invencible, pero si es de nota, impulsará a sus tripulantes a los grandes hechos». Se escogen nombres «de nota» para dárselos a los buques.

## CAMINO DEL MAR



**SER MARINERO NO CONSISTE TAN SOLO EN LLEVAR EL UNIFORME; HAY QUE TENER ESPÍRITU Y DESTREZA PARA TODO LO DEL MAR. LOS BOTES SON TUS PRIMERAS EMBARCACIONES. ESTAN PARA TU INSTRUCCIÓN Y TAMBIÉN PARA TU ESPARCIMIENTO.**

### **EMBARCA CUANTO PUEDES**

Letrero impulsor permanente de los paseos marítimos en bote, a realizar los días de fiesta como marinero asueto.

La música es un magnífico elemento para alentar, para entusiasmar; la música militar, pero puede, en los momentos de asueto, dejarse oír música regional (de toda España) y hasta música clásica (de la fácilmente comprensible) que da cultura al espíritu (se puede decir lo escuchado). Los altavoces pueden difundir las clases de música citadas (15).

Por los altavoces se dan también órdenes y hacen posible darse por ellos explicaciones cortas (aleccionamientos), conduciendo maniobras que se hagan con vistas a que se entere de ellas mucha gente que no actúe.

Un C.I.C., llamado así aunque sea realmente C.I.I. (de instrucción), puede regir la vida del centro o de la unidad, de tal modo que se pongan en marcha actividades antes dichas (16).

Los elementos de entorno son también factores ambientales: un cabrestante, una rueda de timón, un ancla, un cañón, una ametralladora, o la cola de un torpedo o de un misil, o las cabezas... Todo ambienta, todo empuja.

Trataré de exponer una lista de factores ambientales; puede haber muchos más, por contra alguno puede ser dificultoso por las posibilidades que tenga el centro de instrucción o escuela; pero ya los edificios y explanadas, y piscinas, etc, de las instalaciones modernas permiten mucho. Empecemos. Pueden

pas», recuadradas por tiras de papel de color, atraen a los paseantes.

Ambientan, sin duda, las fechas que marcan (como en los buques) los itinerarios para ir a la enfermería (lugar de socorro), al lugar de descontaminación (duchas), o al puesto de contraincendios más cercano. Ambientan las camillas estibadas para ser útiles llegado el caso. Ambientan los toques de cornetas y tambores que rigen el empleo del tiempo, y también los toques de pito de los contramaestres y los timbres de alarma.

---

(15) Un modo apropiado para la distribución de la música pudiera ser: la militar, en los intervalos entre clases o sesiones de instrucción. La clásica, en el descanso posterior a la primera comida. La regional (de toda España) en el largo descanso de la tarde, terminadas las actividades normales de horario. Puede ser así teniendo en cuenta el estado de ánimo más frecuente.

(16) El C.I.C. recoge movimientos de fuerzas (tropas, buques o aviones) que avisten los serviolas y las anomalías que se produzcan en las cercanías. Mirando hacia adentro, recoge las actividades reales de instrucción (puede haber variaciones al plan). Las recoge para su posterior ajuste. Es, pues, un centro que permite actuar con flexibilidad. Se anotan las diferentes clases de instrucción, desarrolladas en unos gráficos.



Elementos externos tales como helicópteros y aviones pueden ambientar el centro de instrucción o escuela. Los primeros pueden tomar tierra en su patio de armas, con frecuencia.

considerarse entre esos factores:

- Un palo «marinero», con vergas y pico, donde a diario se ize solemnemente la bandera nacional. Se izan señales y se hacen ejercicios marineros (con red).
- Una piscina en la que se hagan (además de los baños) ejercicios de natación de combate (vestidos y con chaleco salvavidas), con balsas y ambientación de botes de humo.
- Una pista de actividades marineras.
- Un muelle, con instalaciones portuarias para botes y balsas.
- Una pista militar de obstáculos, en la que se puedan producir explosiones e incendios.
- Una biblioteca, de fácil acceso, dotada de libros amenos con alcance instructivo y de formación.
- Cuadros (óleos) de antiguos almirantes y generales de la mar, y de descubridores, de gran ejemplo formativo, manantial de tradición.
- Entorno bien escogido de fotografías y dibujos, con gran peso en ellos de la Marina moderna, de sus buques, de sus armas y de sus maniobras y operaciones.
- Un mini-museo en que el hombre tenga presente el pasado heroico.
- Vitrinas con ayudas a la enseñanza y a la instrucción, actuando así de modo permanente.
- «Mockups» de apuntalamiento, empleados también como entorno.



Natación de combate.

Todo esto, además de lo dicho en párrafos anteriores (puede haber alguna repetición, también alguna omisión).

Terminamos con la existencia de un pequeño monumento a los muertos por la Patria, en el que se les rinde honor. ¡Siempre presentes!

Tiene enorme fuerza ambiental el que la dotación del centro o escuela tenga equipos preparados para actuar en ocasiones de riesgo, incendios e inundaciones, y otras que exijan servicios de armas (hay casos en que los que se forman y aprenden tengan que reforzar los grupos de dotación). Siempre la Marina ha atendido los «auxilios exteriores», procurando estar en primer término en esa «defensa nacional» cuando surgen calamidades.

Tiene gran fuerza ambiental la existencia de una guardia militar, aunque los que estén de puesto tengan sus armas largas en el armero (disposición actual).

El que en los centros y escuelas donde se jure la Bandera, los que lo hacen puedan prestar algún servicio de armas como colofón de su formación.

El que los edificios puedan ser palenque de ejercicios de seguridad, los de contraincendios, por ejemplo (además de la necesidad real que existe de ello). Son importantes los ejercicios que se hagan siguiendo la «circulación de alarma». Las duchas (con entrada y salida en los extremos) son elementos para la descontaminación radiactiva, ¿ejercicio?, ¿necesidad?

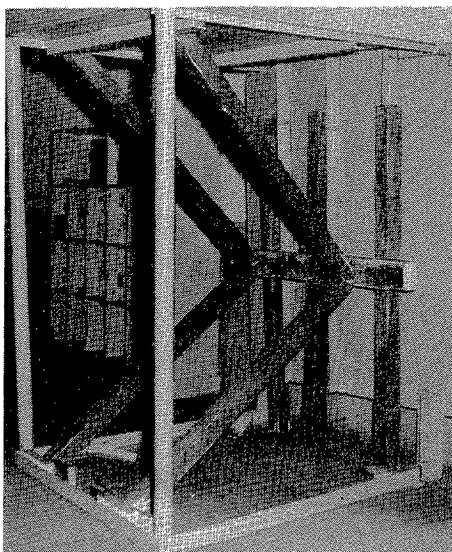
Es de enorme fuerza ambiental el que haya ejercicios nocturnos y, en general, fuera de horario (con lo que se aumenta éste, el tiempo). Pueden efectuarlos brigadas de retén, cuyo personal permanezca sin salir franco (17).

### **Sobre las actividades que pudieran denominarse «Instrucción Ambiental»**

Son las que tienen lugar fuera de horario, en aras de un aumento del tiempo y que crean, en el centro o escuela o en determinado grupo de hombres en instrucción, cierto clima de campaña. «Esas actividades las realiza cierto grupo de retén» y las presencian otros «francos», como accidentalmente, pero a los cuales también aprovechan en grado sumo.

Ejemplos: supongamos que se ha llevado un «mockup» al centro del patio de armas. En hora de descanso (previo cese de la música ambiental), se produce algo a lo que podemos llamar «aleccionamiento», con corta pero bien escogida lectura por altavoces de lo que se va a hacer, y cómo y para qué se hace a bordo: un grupo de brigada de retén lo hace (puede repetirlo otro) y los francos que no han salido, llenos de curiosidad, atienden y aprenden.

Un aspecto militar pudiera darlo el que la brigada de retén ha tomado las armas «para salir ante una emergencia» (pueden incluso haberse puesto los correajes a oscuras, al ser ya de noche); se municionan en el patio (cartuchos de instrucción o de fogueo); pueden hacer un pequeño trayecto en silencioso desfile... y después dejar las armas. Todo en corto tiempo.



Un «mockup» en su puesto «de estiba», enseña en silencio. Puesto en actividad lo hace más y más y adiestra a los hombres que con él se ejercitan con los puntales y cuñas.

---

(17) El autor opina que no debieran salir francos a diario todos los que están en período intenso de instrucción; en la Escuela Naval, los aspirantes salían tan sólo los sábados y los domingos y días de fiesta. Es lógico que al menos cierta fracción de marineros y soldados en instrucción tengan una restricción en su asueto durante el período de instrucción, que es corto, cada vez más corto. Al acortarse es justo aumentar su intensidad. Una vez más, también aquí, ese tan elocuente «es justo y necesario». A menos tiempo...

Opino igualmente que el jurar la Bandera no debe llevar consigo nunca un inmediato permiso sino un inmediato mejor cumplir, una más completa entrega. La primera aplicación de lo que han jurado.



«Mockup» de apuntalamiento de escotilla. Forma parte del ambiente y es también elemento activo de instrucción.

Aspecto marinerlo lo pueden dar los de una brigada que embarque en los botes, con poca luz (chalecos salvavidas), hagan una corta evolución y desembarquen. Todo esto conducido por un «aleccionamiento» dado por altavoces. Una vez que termina, sigue la música «ambiental».

Se puede preparar una reacción contraincendios, y lo mismo otras actividades de supuesta emergencia. Y puedo asegurar que esos ejercicios son muy bien acogidos por la gente, al tener como un regusto de aventuras. Lo puedo asegurar por propia experiencia, por haberlo llevado a cabo tanto con marinería como con milicia universitaria, que hasta colaboraban en el planeamiento de supuestos golpes de mano. Todo esto conquista a la juventud cuando se les mete en esa actividad como «de campaña» (18).

Enorme fuerza ambiental permanente (esto es, fuera del horario de trabajo) tiene una lápida con las victorias de nuestra Armada. Igualmente, otra con los descubrimientos y beneméritos navegaciones que los nuestros llevaron a cabo.

Hay otro aspecto de lo ambiental, dentro del horario previsto, como puede ser el que se lea una gloriosa efeméride o haya una formación (corta pero exigente), de la cual se hace ya gracia a los veteranos ya instruidos. Esto no quita —recuérdese— el gran ejemplo que han de dar en el resto de las actividades (19). En un centro dedicado a la instrucción son los veteranos no «entes de presunción» sino como «la madre de un tonel dedicado a formar muy buen vino», permítaseme el símil.

Y en cuanto a lo anterior, y a lo que a deshora se refiere, recuérdese el lema de nuestros submarinos: *Ad Utrunque Paratus*. Podía ser de toda la Armada.

(18) En la milicia naval universitaria lo que más podía molestar no era el trabajo, sino la sujeción «para no hacer nada». Proyectaron y realizaron un golpe de mano nocturno con una muy dura marcha de aproximación por el fango de los aledaños del Caño 18, de La Carraca. Tomaban todo con gran espíritu deportivo... Habían dejado atrás turbulencias universitarias, frecuentes entonces. Era época de desasosiego universitario.

(19) El autor se refiere a formaciones tales como la entrada al comedor, que pudiera hacerse desfilando (aprovechándolo como en instrucción de orden cerrado, en beneficio del aprovechamiento del horario) o como quien entra en una cafetería de la calle. Se pregunta qué es mejor para una instrucción y formación que han de ser cortas en la actualidad.

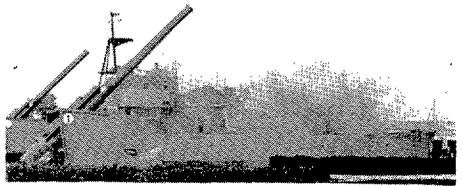
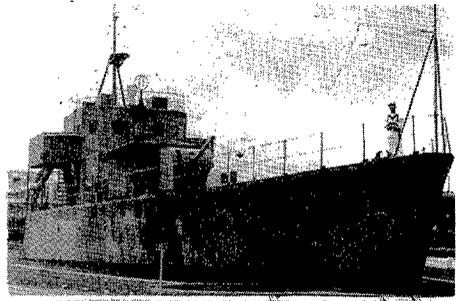
## **A modo de epílogo**

En la actualidad ha de lucharse contra el tiempo. Siempre resulta escaso. Y hay que aprender muchas cosas, ha de instruirse en muchas actividades. Bien es verdad que el hombre viene mejor preparado y, en lo que a la instrucción práctica se refiere, sus cualidades psico-físicas están muy mejoradas. Existen también más medios para enseñar y para instruir, más medios y más artificios o «ayudas»: de los elementales y de los que necesitan de la electrónica. Y existe, además, la experiencia, la propia y la de otros.

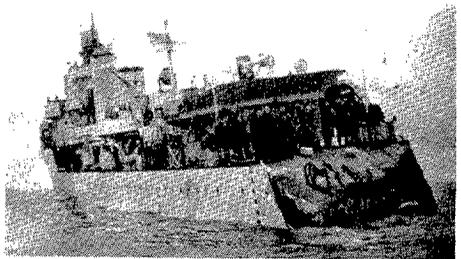
Las técnicas de instrucción y de enseñanza también se han extendido con el Centro de Formación de Instructores, que entiende también de la pedagogía de profesores y directores. Hubo en él que orientar la instrucción en lo que se refiere a la dirigida en grupos en acción, la inquietud primera (venida de la Marina de los Estados Unidos) estaba más bien orientada a la instrucción en clase y no había cursos para directores... y aquí los hubo. Fue un gran avance.

Es muy importante que en los centros de instrucción y de enseñanza estén completos los cuadros de instructores y de profesores. El esfuerzo que de ellos se ha de exigir es grande y también la especial permanencia que exige esa instrucción ambiental que se extiende al tiempo de asueto de los que se instruyen (que ellos sí permanecen en intensidad un corto tiempo).

Es muy importante la existencia de monitores bien preparados; se ha señalado como una de las principales inquietudes del comandante primer jefe.



Estructura de cemento con forma de buque; en ella se pueden hacer ejercicios. Alrededor se pueden provocar explosiones de petardos de trilita en pequeños pozos «cargados con arena de playa». También incendios en bidones: una verdadera pista de combate de tipo naval. En la figura de abajo, se ve la activación con explosivos.



Una foto como ésta permite mostrar lo importante que es la «seguridad interior», cuyas reacciones le han permitido seguir a flote.

Ha de hacerse gran hincapié en la formación de un buen ambiente y en su utilización. Aparte de que debe ser así siempre, es muy importante para compensar la escasez de tiempo «de horario». Ambiente variable en cada centro.

El entusiasmo del que manda y dirige puede hacer maravillas: aquella expresión de que «supla usted con su celo», que hizo sonreír a muchos, es clave para la formación de los hombres, como para tantas otras cosas. Él es el principal artífice y su primer paso es formar un equipo de subordinados colaboradores. En cuanto a la obtención de elementos materiales, su inquietud para obtenerlos ha de ser grande (20). Hay últimos adelantos que son necesarios, y otros elementos menos modernos que ya no son útiles para las unidades de combate y que pueden ser aprovechados en ciertas actividades de instrucción.

Las dificultades actuales son grandes. No se piense que no las hubo siempre. Pero existe una de los tenidos por «Principios de la Guerra» que es muy aplicable para la paz, especialmente en la preparación para aquélla, en el *Parabellum*: la voluntad de vencer.

Y una consideración final muy a tener en cuenta:

Se tomó como pauta inicial para el presente trabajo un cuartel de instrucción de marinería, pero sin ánimo de quedarnos en lo que a él atañe. Se extiende lo dicho a otros centros, a las escuelas y se llega a las unidades de acción o de combate.

Con referencia a las escuelas, centros eminentes de formación, vemos que cada una tiene un objetivo diferente dentro de una finalidad general. Dentro de esa formación, una escuela está muy dirigida a la enseñanza, y el tiempo viene muy apretado para todo lo que ha de enseñarse. Esto es muy verdad, sí, pero en las escuelas ha de mantenerse, y se mantiene, la instrucción, como medio de esa formación integral que se desea; y en alguna —tal ocurre en la Escuela Naval Militar— se empieza esa instrucción con los que vienen de la vida civil, con los aspirantes, que en ella, a pesar de sus estudios anteriores, presentan facetas semejantes a las del marinero o el soldado.

Tengo muy presente que en una escuela, en general, no es la instrucción la actividad a la que hay que dedicar más tiempo, pero sí debe constatar que sigue siendo una actividad muy importante, y hasta fundamental. Ella, además de los objetivos que directamente alcanza, forma ambiente, e insistimos con Clausewitz sobre la gran importancia que tiene ese ambiente, «el Medio», que tanto de por sí habla y actúa. Y la instrucción toda (la de horario y la que llamamos «ambiental») genera ya de por sí un gran ambiente militar, marinero y profesional con enorme alcance moral.

---

(20) Me doy perfecta cuenta de que no digo nada nuevo ni especial. En realidad, son inquietudes del mando, en general. Este trabajo tiene mucho de *Briefing*; eso sí, bien meditado y puestas en práctica las cosas que en él se dicen, y creo que con éxito. *Laus Deo*.

Y como colofón final, quede la aseveración de la importancia del ambiente en la formación integral del hombre, tanto en los centros de instrucción como en las escuelas, como en las unidades... ¡El medio!: ayuda..., impulsa.

## APÉNDICE

### Algunas frases conducentes a elevar el espíritu militar de los hombres en instrucción

«Queremos hacer de tí el mejor marinero, el mejor soldado o el mejor guardia marina» (21).

«Las enseñanzas que aquí se te dan, además de para *defender a tu Patria*, pueden servirte para salvar tu propia vida» (22).

«La fuerza te la dan las armas; la destreza, *la instrucción*. Queremos que venzas por *fuerza* y por *destreza*» (23).

«Ser fuertes, fuertes para la mar, fuertes para la guerra» (24).

«Todo servicio, en paz o guerra, ha de hacerse con igual puntualidad y desvelo que al frente del enemigo» (25).

«El servicio de las armas en la mar es una de las profesiones más honrosas que el español puede escoger».

«El *botón de ancla*, símbolo de la Armada, es un emblema de honor».

«La Marina de Guerra existe para el combate... que puede ser mañana mismo» (26).

«*Ad utrunque paratus* (siempre preparados)» (27).

«Dar primero, dar duro... y seguir dando» (28).

«Eficacia... Flota» (29).

«No basta tener idea del Deber, hay que ser apto para cumplirlo» (30).

«¡Adelantarse!—Más vale volando» (31).

«¡Arriba! ¡Más adelante!» (32).

«Valientes por Mar y por Tierra» (33).

---

(21) Según la escuela o centro.

(22) De los centros de Instrucción de la Marina de los EE.UU.

(23) General Orgaz.

(24) Transf. del lema de la Escuela Militar de Gimnasia de Toledo.

(25) De las Ordenanzas de S. M.

(26) Teniente de navío Baudry (Marina francesa: «la Batalla Naval»).

(27) Lema de nuestros submarinos.

(28) Sir Percy Scott (Royal Navy).

(29) Almirante Daniel Novás.

(30) Comandante Francisco Barado.

(31) De G.<sup>a</sup> Sanchiz.

(32) Del autor; posible lema para una fuerza aeronaval.

(33) Lema de nuestra Infantería de Marina.

«Una gota de sudor en el campo de Instrucción ahorra ríos de sangre en campo de batalla» (34).

«El Valor es cualidad de la raza, que llevas en el corazón» (35).

«Tu madre, con su dulce firmeza, te ha inculcado la Obediencia. Tu padre, fundador y sostén de tu hogar, te ha inculcado el Valor» (36).

«La potencia de un buque no depende del número y clase de sus armas sino del número de proyectiles que dan en el blanco» (37).

«Ser, y además parecer» (38).

«*Memento: audere semper!* (acuérdate: ¡Atrévete siempre!)» (39).

«La Marina existe para la Victoria» (40).

«Es necesario que el combatiente no encuentre en la acción cosas, que por ser desconocidas, le suman en el terror o en la perplejidad» (41).

«Cada uno para todos; todos para cada uno» (42).

«Nada eleva el alma más hacia Dios que la contemplación del Mar» (43).

«El Militar cuyo propio honor y espíritu no le estimulen a obrar siempre bien vale muy poco para el Servicio» (44).

«La vida es una aventura..., ¡afróntala! La vida es un combate..., ¡gánalo!» (45).

«Yo amo a mi Patria... Pertenezco a mi idolatrada España» (46).

«La diligencia es madre de la aventura..., la celeridad y presteza previenen los designios del enemigo antes de que se ponga en defensa» (47).

«Las heridas que el soldado muestra en el rostro y en el pecho estrellas son que guían a los demás al cielo de la Honra» (48).

«La Milicia es una religión de hombres honrados» (49).

«(Para instructores) No divagues, mantente en el objetivo (*stay on the subject*)» (50).

«El Valor Militar se basa en la Disciplina y en la necesidad de dar ejemplo...

---

(34) Mariscal ruso Timochenko.

(35) General Orgaz.

(36) Ídem.

(37) Sir Percy Scott.

(38) Lema muy común.

(39) Lema de las MAS de la Marina italiana.

(40) Almirante Nieto Antúnez.

(41) General von Clausewitz.

(42) Lema suizo.

(43) San Agustín.

(44) De las Reales Ordenanzas.

(45) De la Madre Teresa de Calcuta.

(46) Emilio Castelar.

(47) Miguel de Cervantes.

(48) Ídem.

(49) Pedro Calderón de la Barca.

(50) Para los instructores de la Marina de los Estados Unidos.

lleva a luchar contra cualquier superioridad de modo que aun rendido sea de honor su defensa ante los enemigos» (51).

«¡Voluntad de vencer!» (52).

«Aspira a que esas cuatro espadas rojas, laureadas, crucen tu pecho» (53).

«(Para la dotación de un centro de instrucción): los veteranos han de ser el primer ejemplo de los que aquí se forman: es un Honor» (54).

«Y siempre el «Todo por la Patria». Es muy necesario que el hombre moderno la sienta y la ame» (55).



---

(51) Del Tratado de Ordenanzas de Arturo Armada (1922).

(52) Uno de los Principios de la Guerra.

(53) Del autor (a colocar junto a una gran Laureada de San Fernando pintada en el muro).

(54) Lema para la dotación de una escuela o de un centro de instrucción.

(55) Bien conocida es esta consigna... Puede decirse que queda abierta la serie de las que son posibles y recomendables.

## 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, cuya extensión no excederá de más de 15 folios, se remitirán mecanografiados a dos espacios en papel tamaño DIN-A4, o similar en el caso de que se utilice ordenador, por una sola cara y dejando margen suficiente a la derecha para correcciones; la Redacción se reserva la introducción de las correcciones ortográficas o de estilo que considere necesarias.

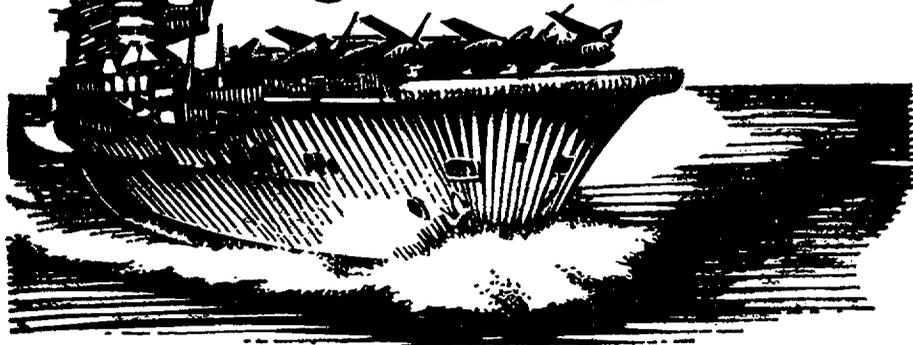
El título irá en mayúsculas; bajo él, a la derecha, el nombre y apellidos del autor y debajo su empleo, categoría o profesión y N.I.F. Los títulos de diferentes apartados irán en línea aparte, en minúsculas y subrayados con línea ondulada, lo que significa su impresión en negrita. Otros subtítulos subordinados 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.



## OPERACIONES AERONAVALES EN EL ADRIÁTICO

### Introducción



Como consecuencia del conflicto de Bosnia-Herzegovina (BH), y por mandato de la ONU, el mar Adriático está siendo el escenario de una numerosa presencia de unidades navales de la OTAN y de la UEO que llevan a cabo operaciones de embargo marítimo (*Sharp Guard*) a los países de la antigua Yugoslavia y operaciones de prohibición de vuelos sobre el espacio aéreo de BH (*Deny Flight*).

Los Estados Unidos realizan independientemente operaciones aéreas de transporte logístico humanitario (*Provide Promise*) y mantienen la presencia en este mar de la VI Flota, con el objeto de apoyar a las operaciones en curso y, al propio tiempo, proteger, si fuera preciso, a sus fuerzas y a sus ciudadanos residentes en aquel país.

El Reino Unido y Francia mantienen allí fuerzas navales para proteger a sus Cascos Azules.

La evolución de los acontecimientos pone de manifiesto la conveniencia de planear operaciones de rescate y de evacuación de residentes extranjeros,

operaciones de evacuación de los Cascos Azules, tanto en situación de crisis amortiguada como de ambiente completamente hostil. Las primeras han dado lugar a lo que se conoce como operaciones NEO (*Non Combatant Evacuation Operation*). También han aparecido las llamadas Operaciones Humanitarias, que, aun cuando no están definidas todavía, son operaciones de apoyo a poblaciones civiles sometidas a situaciones límite.

Estas operaciones tienen un componente marítimo importante, que vienen a incorporarse a la nueva estrategia naval conocida como «Desde la Mar» (*From the Sea*).

Este artículo describe las actividades navales en el Adriático, analiza sus características y, finalmente, sintetiza las conclusiones pertinentes.

## Antecedentes

El conflicto en la antigua Yugoslavia se inició en 1991 en Eslovenia, seguido en Croacia y continuando en BH desde abril de 1992, mes en el que, de forma unilateral, esta república se declaró independiente.

La primera reacción de los organismos internacionales fue la de la Conferencia de Cooperación y Seguridad Europea (CSCE), que en el mes de julio de 1991 decretó el cese de hostilidades y delegó en la Comunidad Europea (CE) el control de los acontecimientos. La CE, durante el segundo semestre de dicho año, propuso catorce veces el cese de las hostilidades: su intervención fue un fracaso.

En septiembre de 1991, la ONU, por Resolución número 713 del Consejo de Seguridad (CS), decretó el embargo general y completo de armas y equipo militar a las repúblicas de la ex Yugoslavia. En julio de 1992, en el documento final de la cumbre de la CSCE de Helsinki, se incluía la posibilidad de emplear los recursos, la experiencia y los conocimientos de las organizaciones regionales (CE, OTAN y UEO).

En abril de 1992, la OTAN creó la Fuerza Naval Permanente del Mediterráneo (STANAVFORMED), que es una agrupación compuesta, normalmente, por ocho buques tipo destructor o fragata, apoyada, cuando fuese necesario, por submarinos, buques logísticos o aviones de patrulla marítima, constituyéndose de forma similar a la Fuerza Naval Permanente del Atlántico (STANAVFORLANT) para operar en el Mediterráneo y en el mar Negro, bajo el control operativo del Comandante Naval Aliado de las Fuerzas del Sur de Europa (COMNAVSOUTH).

En mayo de 1992, y por Resolución número 757, el Consejo de Seguridad ordenó la prohibición de importar cualquier producto de la República Federal de Yugoslavia (Servia y Montenegro), la realización de toda actividad comercial con esta nación, así como de aprovisionarle de cualquier mercancía, excepto medicinas y alimentos.

## El bloqueo naval

En julio de 1992, la OTAN comenzó a colaborar con la ONU en la puesta en práctica de sus resoluciones. La STANAVFORMED inició la operación *Maritime Monitor* para vigilancia de los movimientos marítimos en el Adriático, con el fin de apoyar el embargo económico de la ONU contra Serbia y Montenegro y el embargo de armas contra todas las repúblicas de la antigua Yugoslavia. La STANAVFORLANT relevó a la STANAVFORMED del 9 al 26 de septiembre.

Paralelamente, la Unión Europea Occidental (UEO) creó la Fuerza Marítima de contingencia (WEUCONMARFOR), agrupación naval compuesta, normalmente, por cuatro o cinco buques tipo destructor, fragata o corbeta, bajo el control operativo del comandante en jefe de la Marina italiana (CINCNV) para cumplir el embargo decretado por la ONU, llevando a cabo la operación *Sharp Fence*. Ambas operaciones estaban coordinadas. El cometido era el de anotar la nacionalidad de los buques que se dirigían a puertos yugoslavos sin llevar a cabo visita alguna, es decir, que se trataba de una labor meramente informativa para la ONU.

En noviembre de 1992, y por Resolución número 787, el Consejo de Seguridad autorizó a inspeccionar y verificar la carga, es decir, que se reforzó el embargo, estableciéndose las operaciones *Maritime Guard*, de la OTAN, y *Sharp Vigilance*, de la UEO, como continuación de las dos anteriores que implicaban un mayor riesgo y exigían una mayor vigilancia. Se mantenían las mismas zonas de patrulla; la STANAVFORMED patrullaba frente a las costas de Montenegro, la WEUCONMARFOR lo hacía en el canal de Otranto. Cada cierto tiempo ambas fuerzas intercambiaban sus zonas.

En diciembre de 1992 las fuerzas de la OTAN y de la UEO recibieron autorización permanente para operar dentro de las aguas territoriales de Albania, lo que significó una mejora de la efectividad operativa. La OTAN estableció la operación *Maritime Albanian Guard*, y en abril de 1993 la OTAN realizó la operación *Enhance*.

Hasta entonces, las dos operaciones en curso que simultáneamente hacían la STANAVFORMED y la WEUCONMARFOR contaban con el apoyo común de los aviones de Alerta Temprana y de Control Aéreo de la OTAN (AWACS) y con los aviones de patrulla marítima de Estados Unidos, Francia, Italia, Alemania, Países Bajos y Reino Unido. Como resultado de la Resolución número 820 del Consejo de Seguridad, el régimen de control se extendió a todos los buques petroleros, con independencia del puerto de destino declarado, y a todos los buques pertenecientes o consignados a personas físicas o jurídicas serbias o montenegrinas, lo que produjo el incremento de las diversiones y una mayor atención y dedicación a los buques en la mar.

En junio de 1993 entró en vigor la operación combinada (OTAN/UEO) *Sharp Guard*, que vino a fundir en una sola operación las dos que se venían

realizando con idénticas misiones. Se constituyó una única *Task Force*, la TF 440, bajo el control operativo del CTF 440, que es el propio Mando Naval del Sur de Europa (COMNAVSOUTH).

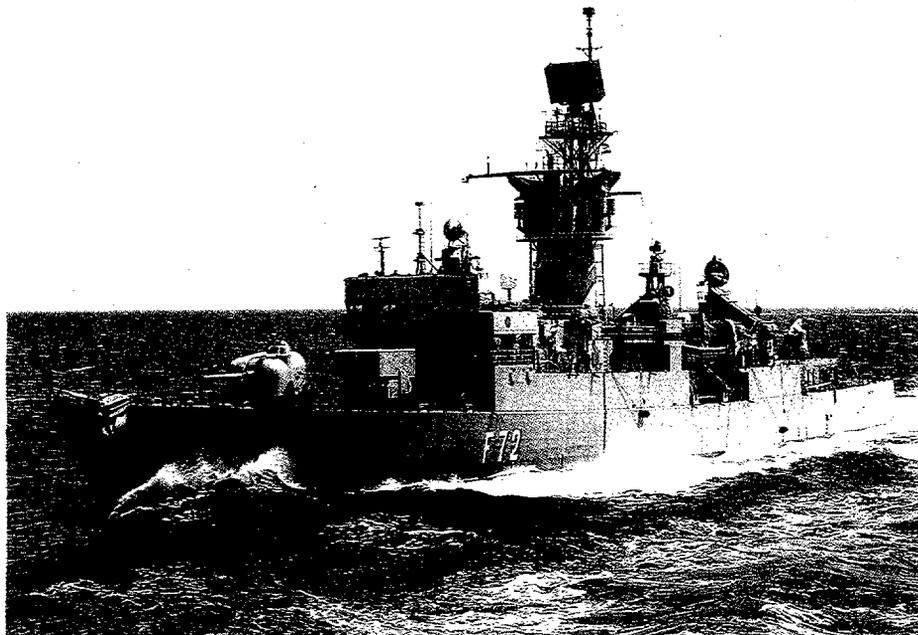
La misión consiste en:

- Denegar el tráfico marítimo a y desde los puertos de Serbia y Montenegro, excepto el autorizado específicamente para cada caso por la ONU.
- Evitar la importación de armas y equipo militar mediante buques con destino a cualquier puerto de la antigua Yugoslavia.

Las Fuerzas asignadas a la TF 440 son:

- Fuerza Permanente del Atlántico (STANAVFORLANT).
- Fuerza Permanente del Mediterráneo (STANAVFORMED).
- Fuerza de la UEO (WEUCONMARFOR).

Los buques forman un conjunto de 19 unidades, que están asignadas orgánicamente a cada una de estas tres fuerzas; sin embargo, siguen un ciclo rotatorio, pasando durante sus patrullas a estar bajo el Mando Operativo de cada



Fragata *Andalucía*.

uno de los tres comandantes. La organización operativa está ligada geográficamente a las zonas de patrulla, de tal forma que estas TG siempre están desplegadas en la misma zona geográfica. Así, la TG 440.01 está frente a las costas de Montenegro (zona Montenegro), la TG 440.02 en el canal de Otranto (zona Otranto) y la TG 440.03 está en el tránsito hacia la base o puerto de descanso, que normalmente es Brindisi, en la costa adriática italiana. Los comandantes de las tres fuerzas (STANAVFORLANT, STANAVFORMED y WEUCONMARFOR) cambian de zona de patrulla cada cinco semanas, es decir, que se convierten sucesivamente en CTG 440.01, CTG 440.02 y CTG 440.03.

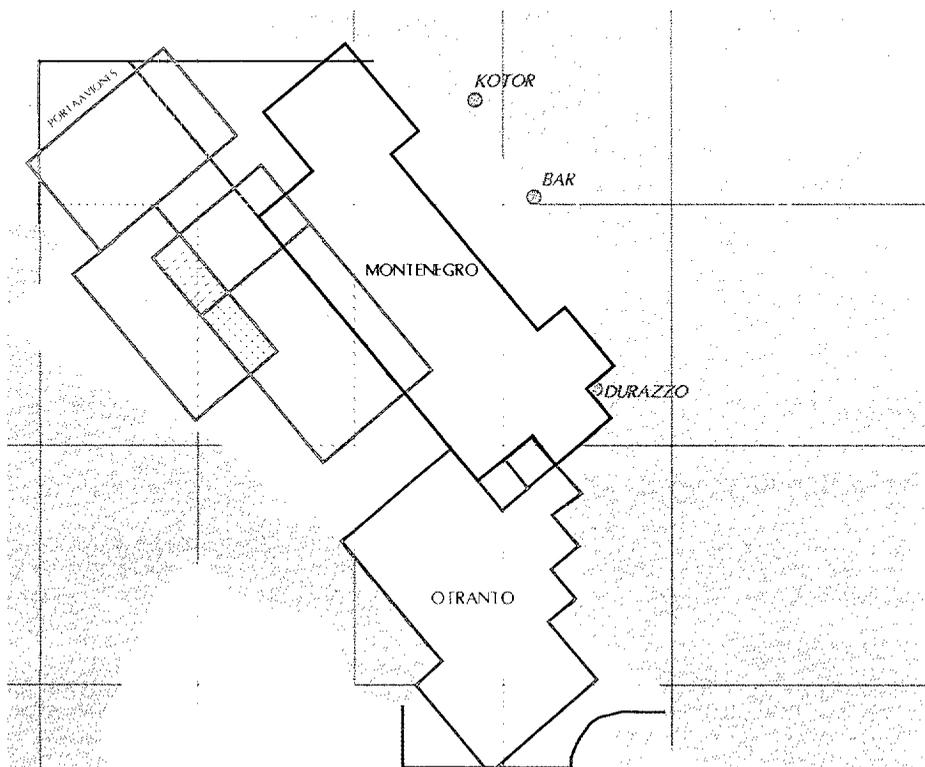
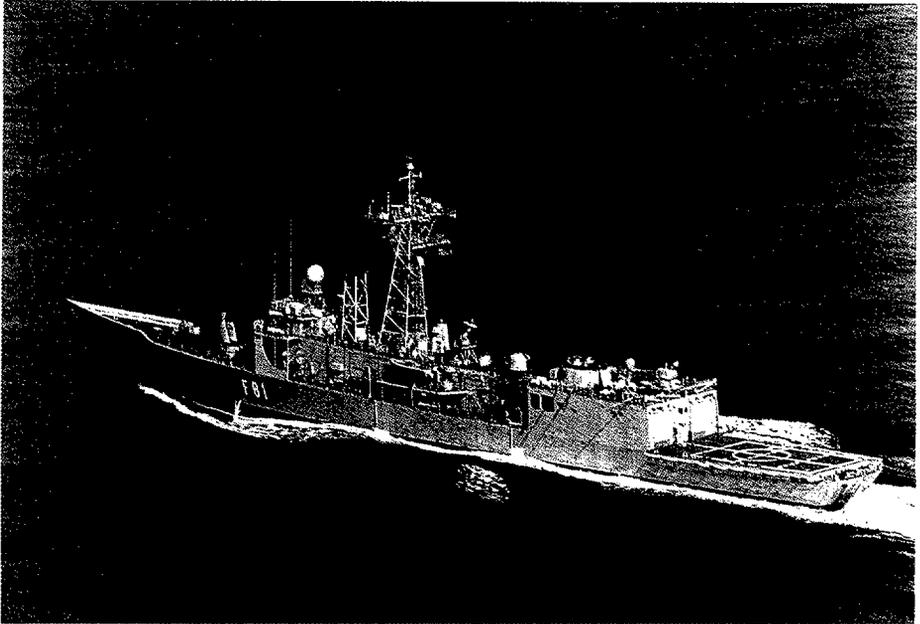


Fig. 1.

El TG 440.01, zona de operaciones de Montenegro, realiza la interrogación y visita de los buques para impedir la entrada o salida en las aguas territoriales de Serbia y Montenegro, desviando a los clasificados como posibles violadores.

Las zonas se subdividen en varias subzonas, de unas 600 millas cuadradas cada una, a las que se asignan los buques, siguiendo también un turno rotatorio.



*Fragata Santa María.*

De esta forma, se ha creado un fuerte cinturón alrededor de las aguas territoriales, que garantiza la detección de todos los buques que transiten y, al propio tiempo, asegura la defensa mutua de la fuerza.

Los buques, cinco destructores (DD) o fragatas (FF), son asignados de acuerdo con sus características. En esta zona es preceptivo que haya, al menos, un buque con capacidad de defensa antiaérea con misiles de media o larga distancia, así como un buque de la UEO.

El TG 440.02, zona de operaciones de Otranto, lleva a cabo la interrogación inicial de los buques, incluyendo la inspección y la diversión, si procede. El canal de Otranto queda cubierto completamente con cuatro DD/FF, a los que se les asignan las zonas de patrulla de acuerdo con sus características.

El TG 440.03 desarrolla su actividad en zona no operativa, que incluye los tránsitos, el adiestramiento y el descanso en puerto. Se escogen los puertos para realizar escalas, a petición de los comandantes o bien por motivos de propaganda o de otros intereses.

Para el caso de mal tiempo, que impida las operaciones de visita y registro, o bien porque se trate de un buque que requiera una investigación posterior, se han establecido cinco áreas de diversión: los puertos de Durres y Vlore, en Albania, y Brindisi, Bari y Termoli, en Italia.

Los buques desviados son escoltados hasta la entrega a las autoridades

portuarias pertinentes, que efectúan las inspecciones con sus propios trozos de visita.

El tiempo de permanencia en cada zona es de unos 12 días. Se alterna el tiempo de patrulla con el de descanso/adiestramiento. Durante la patrulla, las dotaciones van a dos vigilancias, es decir, que montan diariamente dos turnos de guardia de seis horas cada uno.

Los buques navegan a una velocidad muy económica (cinco nudos). Al detectar un contacto de superficie inician la fase de interrogación con arreglo a un procedimiento estándar, informando del resultado a su superior inmediato,

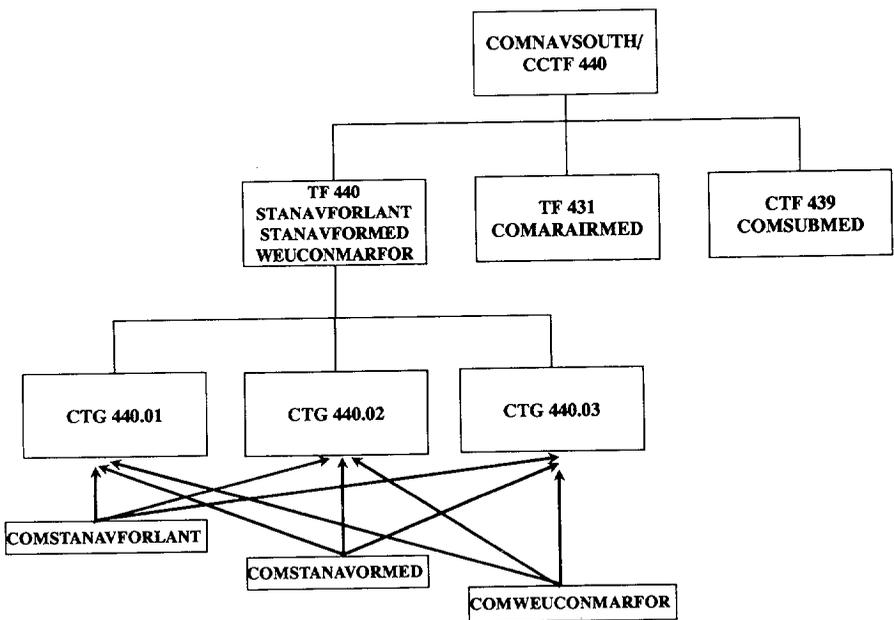


Fig. 2

es decir, al CTG de la zona en que se encuentra. Se establece la clasificación del contacto y se actúa en consecuencia. Se dispone de una información amplia, con nombres, nacionalidad, servicios que prestan y clase de transporte que realizan.

El resultado de esta operación será, en cualquier caso, dejarle seguir su derrota, ordenarle que pare las máquinas para ser reconocido posteriormente o bien el ser desviado a otro puerto.

La inspección de los buques mercantes que fuesen clasificados como po-

sibles infractores de la Resolución 787 la realiza el Equipo de Visita y Registro, compuesto por unos once miembros profesionales de la dotación, bajo el mando de un oficial, que es el que verifica la documentación requerida para efectuar el registro y para la seguridad del propio grupo. La decisión de desviar al buque corresponde al CTG.

La visita y registro de buques en la mar, con la maniobra de arriado de botes, la navegación, la subida a buques de alto bordo, el regreso y el izado de botes es una actividad incómoda y pesada que puede llegar a ser peligrosa, especialmente si se lleva a cabo durante las horas nocturnas, con mal tiempo, y que en ocasiones tiene que repetirse varias veces durante una misma noche. Es de justicia el resaltar esta labor rutinaria que las dotaciones de nuestras fragatas realizan y que tan poco eco encuentran en los medios de comunicación.

Como en cualquier situación de crisis, los comandantes de los buques disponen de unas normas de actuación, denominadas Reglas de Enfrentamiento (ROE), reglas que, ante el riesgo de vulnerar el Derecho Marítimo Internacional, suelen ser muy conservadoras y probablemente en el caso que nos ocupa reservarán a los comandantes de los Task-Groups la decisión de empleo de las armas.

Todos los buques que intervienen en la operación *Sharp Guard* disponen de un sistema de presentación automática de los contactos, es decir, el sistema Data Link (Link-11). La situación aérea, es decir, los contactos aéreos, los proporciona un avión de la OTAN (AWACS) que tiene capacidad de conducción de aviones para misiones de interceptación. Esta información es controlada por un buque antiaéreo, normalmente un crucero norteamericano de la clase *Ticonderoga*, equipado con sistema AEGIS, desplegado permanentemente en el Adriático Sur, que actúa como buque de coordinación aérea. Este avión AWACS tiene como misión secundaria la de apoyar a la operación *Deny Flight*. También en el Adriático Norte está desplegado otro buque antiaéreo, que normalmente es un crucero norteamericano con sistema AEGIS y cometidos análogos.

En apoyo de esta operación y para establecer la situación de superficie, hay un avión de patrulla marítima en permanencia. Asimismo, y frente a las costas de Montenegro, está un submarino nuclear de ataque norteamericano. Eventualmente se han desplegado submarinos de las Marinas occidentales; desde principios del año 1994, un submarino español ha estado patrullando por fuera de las aguas territoriales de Serbia y Montenegro, durante 30 días cada seis meses. Los buques que patrullan las subzonas adyacentes a dichas aguas territoriales están bajo el alcance de misiles superficie-superficie que pudieran estar basados en tierra, por ello mantienen una vigilancia adecuada, tanto aérea como de superficie. Por el contrario, y ante la casi nula amenaza submarina, este aspecto de la guerra naval no presenta una necesidad de ser atendida. Durante los tránsitos se buscan oportunidades de adiestramiento. El único

adiestramiento antisubmarino se lleva a cabo con ejercicios de oportunidad (PASSEX) cuando eventualmente se destacan submarinos de las Marinas occidentales al Adriático.

Es digno de mención el incidente ocurrido el 1 de mayo de 1994, cuando tres buques de guerra serbios intentaron enfrentarse con las unidades de la OTAN que habían detenido a un petrolero que trataba de forzar el bloqueo y estuvieron a punto de colisionar con la fragata inglesa *Chatham*. Previamente, un avión de patrulla marítima de la OTAN detectó a los buques serbios, alertando a los aviones italianos *Tornado*, armados con misiles antibuque, que despegaron de la base italiana de Gioia, cerca de Brindisi. Esta demostración de fuerza disuadió de su propósito a las unidades serbias.

## ORGANIZACION DEL MANDO

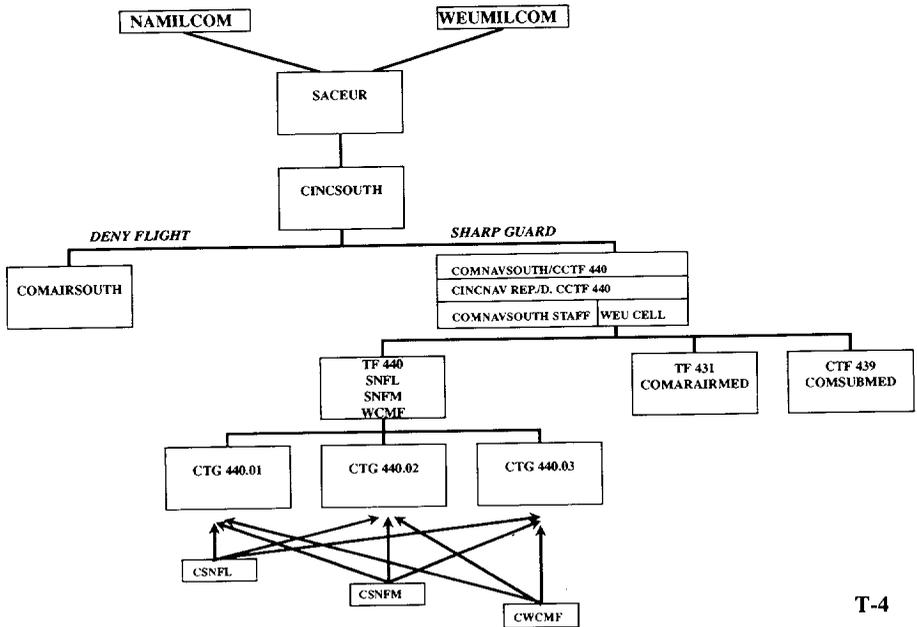


Fig. 3.

España tiene, desde que se inició el embargo, dos fragatas en el Adriático, una de ellas está integrada orgánicamente y de un modo permanente en la WEUONMARFOR, con clara intencionalidad política de demostrar nuestro interés en colaborar con la UEO, y la otra fragata está integrada en las fuerzas permanentes de la OTAN, STANAVFORLANT o STANAVFORMED.

De esta participación, la REVISTA GENERAL DE MARINA viene dando mensualmente cumplida información.

España contribuye al apoyo logístico de las fuerzas con el buque *Marqués de la Ensenada*, aunque no de modo permanente, cuyo helicóptero embarcado realiza vuelos logísticos entre la base logística avanzada en Grottaglie, en Italia, hasta los buques en patrulla.

La unidad de doctrina de la OTAN y de sus procedimientos facilita el desarrollo de las operaciones, al igual que ocurrió en la guerra del Golfo.

La Armada participa también en los Estados Mayores de estas fuerzas a través de los oficiales superiores destacados en los puestos siguientes:

- Enlace con CINCSOUTH.
- Célula de Planeamiento de la UEO.
- JEM de la WEUCONMARFOR.
- EM de la STANAVFORLANT.
- EM de la STANAVFORMED.

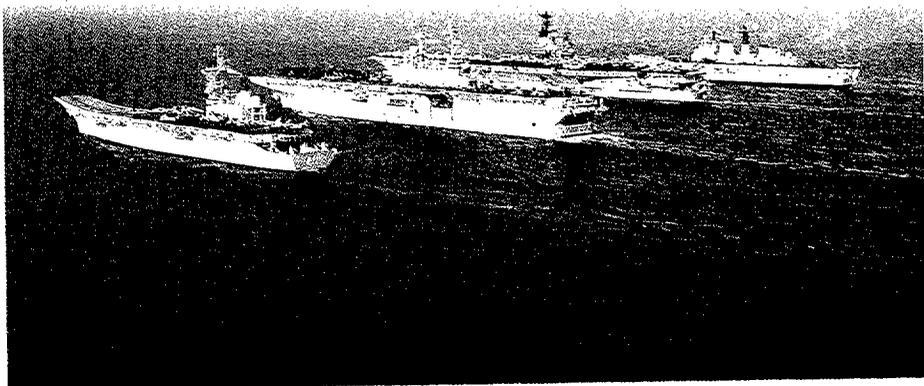
La base aérea italiana de Sigonella, en Sicilia, proporciona un apoyo vital a las operaciones del Adriático, a la VI Flota y a las fuerzas de UNPROFOR. Es la base de la mayor parte de los aviones de patrulla marítima que intervienen en la operación *Sharp Guard*.

## Operaciones navales nacionales

En el Adriático están presentes las fuerzas navales siguientes:

- VI Flota de los Estados Unidos, que tiene una doble dependencia, la nacional y de la OTAN.
- Fuerza Permanente del Atlántico de la OTAN (STANAVFORLANT).
- Fuerza Permanente del Mediterráneo de la OTAN (STANAVFORMED).
- Fuerza de la Unión Europea Occidental (WEUCONMARFOR).
- Fuerzas británicas.
- Fuerzas francesas.
- Fuerzas italianas.
- Fuerzas de la Federación Yugoslava (Serbia y Montenegro).
- Fuerzas croatas.
- Fuerzas albanesas.

Las Fuerzas Navales británicas se componen principalmente del Grupo de Ataque del portaviones *Invincible*, cuyo cometido principal es el de apoyo y protección a sus Cascos Azules.



Portaviones.

Las francesas están constituidas principalmente por el Grupo de Ataque de uno de sus portaviones, con cometido análogo al de las británicas.

Las italianas están dedicadas a los cometidos propios de vigilancia marítima y protección fiscal.

La aviación embarcada en los portaviones interviene en beneficio de las operaciones *Sharp Guard* y *Deny Flight*.

El mar Adriático es un mar casi cerrado, de aguas restringidas, dadas sus dimensiones, en el que los grupos de ataque de los portaviones no disponen de suficiente espacio para desarrollar todas sus posibilidades. Recordemos que un portaviones de ataque ejerce su vigilancia sobre un círculo de 600 millas de radio y su zona de defensa aérea es la de un círculo de 300 millas de radio; esta última representa una superficie mayor a la de la Península Ibérica. La distancia máxima entre la costa italiana y la costa dalmata es de 100 millas solamente.

Las operaciones aeronavales en este limitado espacio marítimo vienen enmarcadas forzosamente en el nuevo concepto de la estrategia naval, anteriormente citado, conocido como «Desde la Mar» (*From the Sea*), en contraposición al concepto tradicional aplicado a los grandes espacios marítimos y conocido como «En la Mar» (*On the Sea*), en el que se produce una reacción estratégica mutua entre el mar y la tierra, especialmente apta para la proyec-

ción del Poder Naval sobre tierra y, en sentido inverso, una proyección del Poder Aéreo y del Poder Terrestre sobre la mar. Los limitados tiempos de reacción exigen el establecimiento de una vigilancia que permita reaccionar en tiempo real.

Normalmente, en el Adriático deben operar dos portaviones solamente; sin embargo, la experiencia ha demostrado que pueden operar simultáneamente tres portaviones y un Grupo Anfibio de Ataque, siempre que se haya establecido una coordinación previa.

Recientemente han estado en este mar cinco portaaviones, entre ellos nuestro *Príncipe de Asturias*.

## Conclusiones

El bloqueo naval decretado por la ONU ha conseguido una impermeabilización del tráfico marítimo hacia y desde los países de la antigua Yugoslavia, gracias a la perfecta coordinación entre las agrupaciones navales de la OTAN y de la UEO. No obstante, su eficacia es muy relativa ante las vulnerabilidades que se producen por las fronteras terrestres.

La proliferación de unidades navales en el Adriático exige unas normas de coordinación muy precisas.

La Armada contribuye en las operaciones de embargo con un esfuerzo superior a la media de los países de la UEO. Esto supone un gasto notable.

La larga permanencia en la mar de las fragatas destacadas en el Adriático contribuye a mejorar el nivel general de sus adiestramientos, con la excepción de lo relativo a la guerra antisubmarina.

El contacto adquirido con las unidades navales extranjeras, tanto en el planeamiento como en la ejecución de las operaciones en curso, son altamente beneficiosos para la Armada.

La participación de la Armada en el conjunto de las operaciones relacionadas con el conflicto de BH, tales como apoyo logístico a las Operaciones de Mantenimiento de Paz y establecimiento del embargo decretado por la ONU, junto a las realizadas por las Fuerzas de los Ejércitos de Tierra y Aire, están creando entre los españoles un estado de opinión favorable hacia las Fuerzas Armadas.

Julio ALBERT FERRERO



# COMUNICACIONES EN LA DEFENSA

Red de Conmutación de Mensajes

Red de Conmutación de Datos

Miguel CEBRIÁN

Ingeniero de Telecomunicaciones



El drástico cambio del mapa geopolítico en Europa acontecido en los últimos cuatro años ha transformado su entorno de seguridad, afectando profundamente a la estrategia de la OTAN y por consiguiente a los países firmantes de la Alianza.

Aparece el concepto estratégico de defensa avanzada por medio de fuerzas multinacionales de gran capacidad de maniobra, alta movilidad y versatilidad para dotar al mando de la máxima flexibilidad de respuesta ante una amenaza o crisis. Movilidad a todos los niveles estratégicos, operacional y táctico. Concepto que se traslada también al despliegue de la defensa nacional.

Esta movilidad y flexibilidad de respuesta exige una gran capacidad de control y gestión por parte de toda la escala del mando, una gran estructura de ayuda a la decisión con sistemas de tratamiento a la información y unas fiables y seguras comunicaciones de datos y mensajes que transporten esos datos y órdenes.

Surge con fuerza el concepto y necesidad del sistema C<sup>3</sup> (Sistema de Consultas Mando y Control), que permita la captación, validación e intercambio de la información para apoyar la decisión y el empleo de medios y fuerzas con eficacia y rapidez.

Es indudable que el C<sup>3</sup> tiene una implantación nacional que abarca la vertiente político-militar y militar con distintos niveles de información y responsabilidad, es decir, que en líneas generales existe un nivel superior en el órgano central y otro nivel estratégico de conducción de operaciones en los cuarteles generales, con un despliegue que se corresponde con el de sus fuerzas y centros de responsabilidad.

La información, en un concepto piramidal del nivel de mando, fluye de abajo a arriba y lateralmente en los mismos niveles de responsabilidad; hacia arriba evaluada y, por tanto, más restringida, y lateralmente, al mismo nivel y de consulta.

En este concepto piramidal de la responsabilidad y mando, las órdenes van de arriba a abajo (fig. 1).

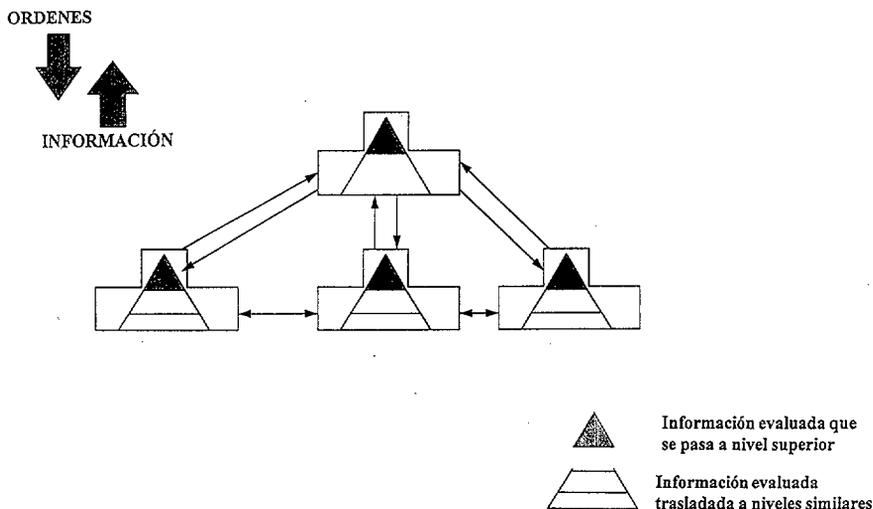


Fig. 1

Esta visión rápida y simple del complejo mundo del C<sup>3</sup> nacional la utilizamos para resaltar las dos comunicaciones diferentes que es necesario implantar, porque cumplen funciones distintas, aunque la infraestructura técnica sea común al máximo por obvias razones de coste-eficacia.

Es necesario disponer de comunicaciones de datos que unan los distintos centros en que se componen los C<sup>3</sup> de los cuarteles generales y los centros de operaciones de dichos cuarteles generales con el órgano central, y es además necesario una red de conmutación de mensajes que transporte las órdenes emanadas de una toma de decisión, bien como consecuencia de la evaluación de datos del C<sup>3</sup> como cualquier decisión del mando necesaria de una orden o directiva plasmada en un mensaje.

Claramente se definen dos mundos de comunicaciones, unas ligadas al centro de gestión de operaciones, que enlazan ordenadores y que responden a las necesidades de lo que se ha dado en llamar arquitectura distribuida, centros de tratamiento de información, cuya operatividad es común aunque físicamente estén separados por grandes distancias, unos de otros. Un ejemplo bien claro es el Sistema de Mando Naval con centros operativos llamados CON (Centro de Operaciones Navales), en el Estado Mayor de la Armada (EMA), Flota y zonas marítimas del Cantábrico, Mediterráneo, Estrecho y Canarias. Estas comunicaciones constituyen un enlace en tiempo real, de tal manera que la información introducida en un CON pasa automáticamente a todos por medio de un potente *software* de comunicaciones, o solamente a los CON que les es

necesaria por razones de responsabilidad de la zona en que ejercen su mando y que responde a la doctrina operativa del EMA.

El otro mundo lo constituyen las comunicaciones de mensajes; son las encargadas de transportar con seguridad y fiabilidad las órdenes e instrucciones del mando. Son las redes de conmutación de mensajes con unas características específicas de seguridad, muy propias de las comunicaciones militares, niveles de prioridad, capacidad de reconfiguración, secreto, todo un compendio de especificaciones, estándares y recomendaciones recogidas en STANAG de la OTAN para hacerlas operativas e interoperables.

En nuestra idea de clarificar la necesidad de las comunicaciones que nos ocupan, así como su diferente aplicación operativa, en la figura 2 representamos muy esquemáticamente un C<sup>3</sup> a nivel de conducción de operaciones de un cuartel general y una red de transporte y conmutación de datos y mensajes.

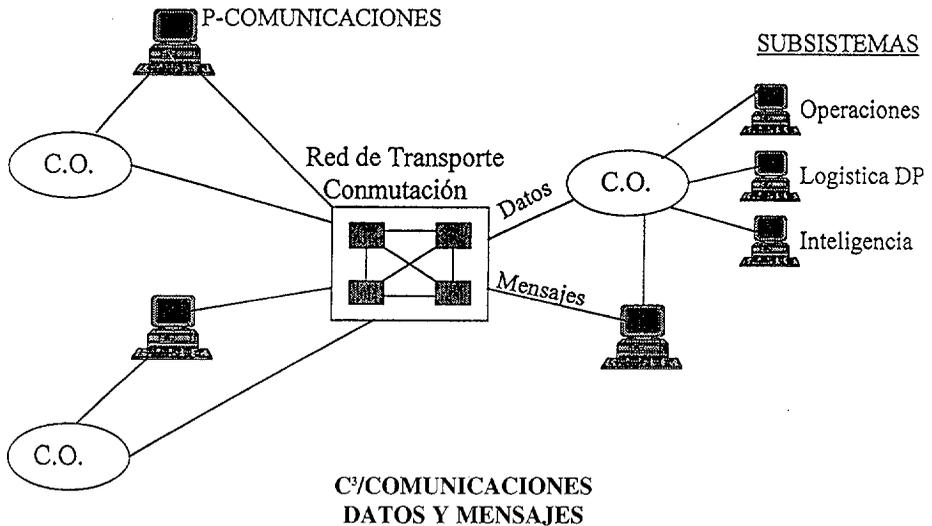


Fig. 2

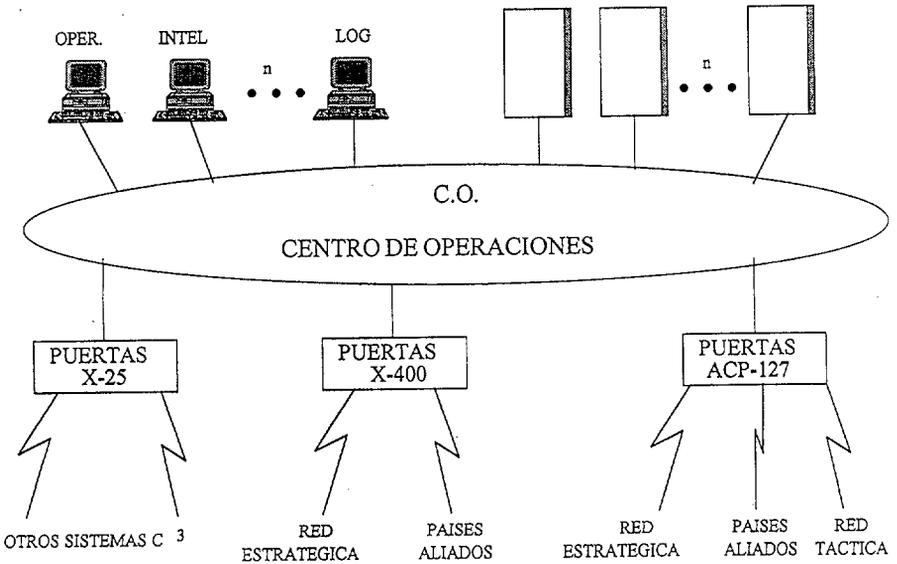
El Sistema de Conducción de Operaciones puede disponer de diferentes subsistemas que tratan información de operaciones, logística operativa, inteligencia, etcétera, que respondan a las necesidades operativas del cuartel general a quien asiste; su configuración está distribuida en tres C.O. distantes entre sí cientos de kilómetros y de tal manera relacionados que la información evaluada introducida por uno de ellos pasa automáticamente a los otros dos. El transporte se hace por medio de una red de datos y la información bajo un potente *software* de comunicaciones que el C<sup>3</sup> dispone en su arquitectura de *software*.

Esta comunicación es específicamente dedicada del sistema de conducción de operaciones y sirve para comunicar los ordenadores de sus respectivos C.O. y nada más.

El mando, ante la información evaluada en el C<sup>3</sup>, toma una decisión que se plasma en una orden o instrucción en forma de mensaje para ser transportado por la red de conmutación de mensajes que, con su cabecera dirección o direcciones y texto, se envía por medio de la red de comunicaciones de mando (Red de Mensajes), red que requiere unos requisitos o especificaciones militares muy estrictos. Se definen, pues, dos claras y funcionalmente también muy distintas comunicaciones:

- Una de datos entre ordenadores.
- Otra de mensajes de órdenes entre fuerzas del mismo despliegue, cuarteles generales o nivel superior.

Es obvio que un sistema responsable de dotar la red estratégica que transporte y conmute estas dos formas de comunicación tiene el reto tecnológico de economizar al máximo la infraestructura, dotándola con centros comunes de equipo y línea física, al mismo tiempo que cumple una serie de requisitos de seguridad, reencaminamiento y redundancia de medios, de tal manera que pueda facilitar los medios de comunicaciones que demanda el centro de operaciones (C.O.) de un C<sup>3</sup> (fig. 3).

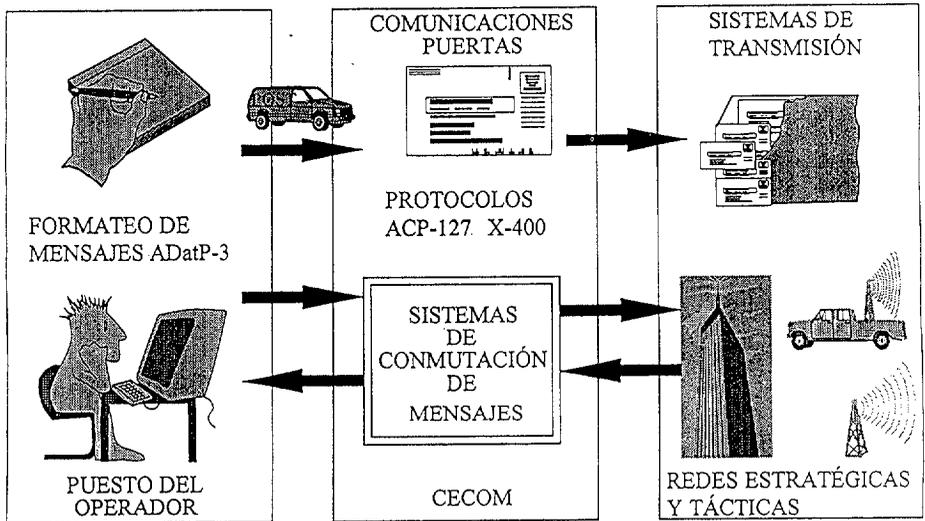


C<sup>3</sup> C.O. COMUNICACIONES

Fig. 3

## Sistemas de conmutación de mensajes. Protocolos ACP-127 y X-400

La mensajería electrónica puede verse como un servicio similar al correo postal convencional. Como en éste, el usuario deposita un mensaje que el sistema transfiere, posiblemente en varios pasos intermedios, para entregarlo finalmente al destinatario; sin embargo, el sistema de tratamiento de mensajes (mensajería electrónica) ofrece un mayor rango de posibilidades, ya que incluye funciones adicionales, como la entrega de mensajes a varios destinatarios, prioridades, la notificación del remitente de su recepción o entrega, la reexpedición automática de los mensajes a otros destinatarios o direcciones, el seguimiento del mensaje en el tiempo desde que se remite hasta que llega a su destino, etcétera (fig. 4).



**MENSAJERÍA  
ACP-127 X-400**

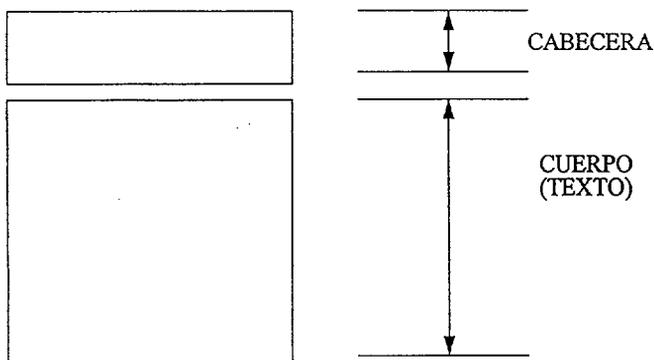
Fig. 4

Para poder realizar las funciones de mensajería de la forma más estándar posible para su implantación universal e interconectividad de redes, es necesario definir una normativa en el mundo civil. Han sido las dos organizaciones principales, el C.I.T.T. (Comité Consultivo Telefónico y Telegráfico), la I.S.O. (Organización Internacional de Normalización), las implicadas en el desarrollo

de la normativa conocida como X-400, que aparece por primera vez en 1984, actualmente normas y recomendaciones X-400 (1988) que recogen todas las modificaciones, mientras que en terminología ISO se conocen como MOTIS (*Message Oriented Text Interchange System*).

En el mundo de la defensa aparecieron las normas y estándares que definían la mensajería ACP-127 (*Allied Communication Publication*) por las que se implantarían los sistemas de mensajería de las redes de mando. En la actualidad, la fuerte implantación de la mensajería X-400 (1988) en el mundo civil ha llevado a la OTAN a recomendar y reglamentar su implantación mediante el STANAG 4406 (*Standard NATO Agreement*).

En estas recomendaciones y estándares recogidas en el STANAG 4406 también se recomienda la pasarela para que, durante el tiempo de convivencia de ambos mundos, ACP-127 y X-400 puedan comunicarse entre ellos con las limitaciones de información de su compatibilidad; X-400 puede enviar gráficos, información que no es posible con el protocolo ACP-127 (ver estructura de mensajes fig. 5 y fig. 6).

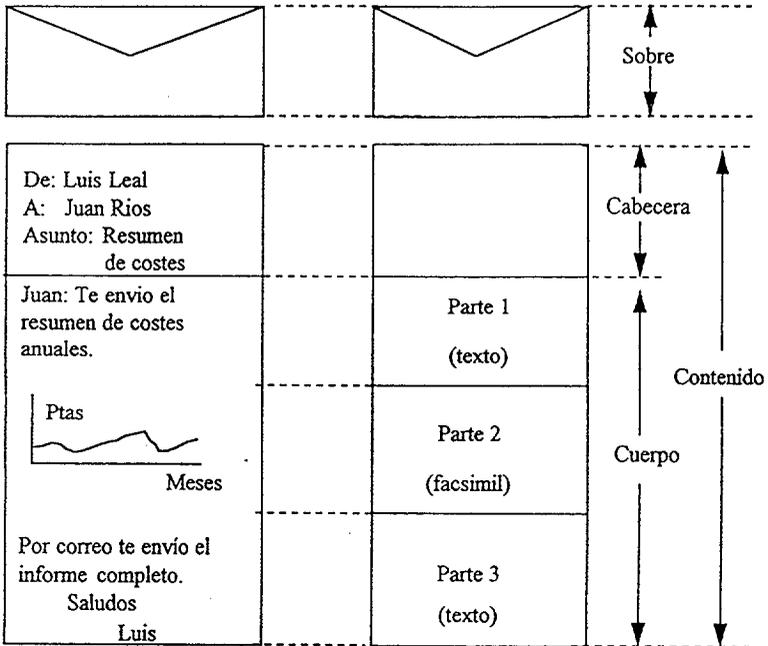


CABECERA

- Identificación canal de entrada
- Nº de secuencia del mensaje en ese canal
- Prioridad
- Encaminamiento
- Originador
- Destinatarios
- Señales de servicio
- SIC
- Clasificación

**MENSAJE ACP-127  
ESTRUCTURA**

Fig. 5



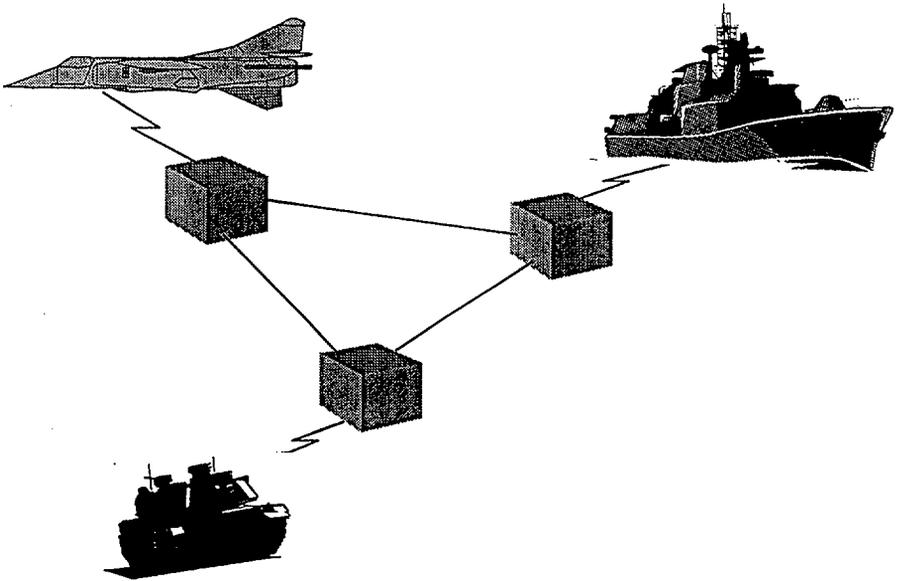
**MENSAJE X-400  
ESTRUCTURA**

Fig. 6

**Interoperatividad. ADatP-3 part I (STANAG 5500)**

Es absolutamente necesario que las redes cumplan los estándares y recomendaciones internacionales (STANAG de la OTAN) para su rápida y segura conexión (Interconectabilidad de Redes).

Es necesario también estandarizar los mensajes y documentos que se utilizan como base de intercambio de información en la conducción de operaciones, máxime si se trata de agrupaciones diversas de fuerzas o fuerzas multinacionales (fig. 7). En el caso concreto de los mensajes, se estandariza el formato para rellenarlo con los datos, y facilitar la interoperatividad y su tratamiento en los sistemas de tratamiento de datos de que constan los CO (Centro de Operaciones) de un C<sup>3</sup>. Se denominan mensajes formateados, cuyo correcto y riguroso formato se basa en los estándares de la publicación OTAN ADatP-3 part I (STANAG 5500).

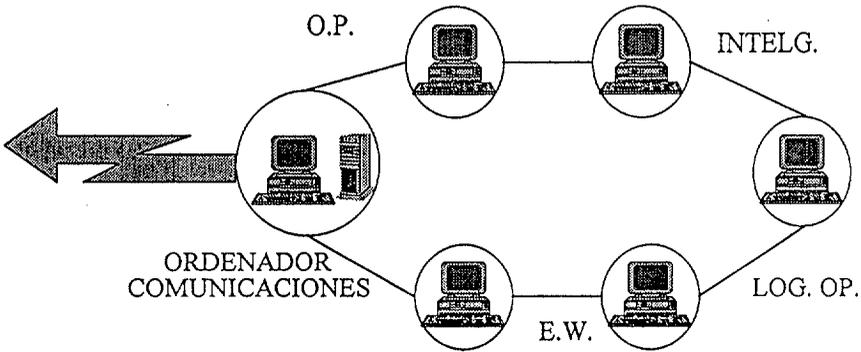
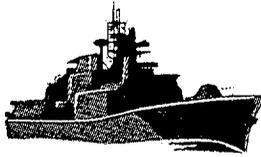


**INTEROPERATIVIDAD  
REQUERIMIENTOS OPERATIVOS  
ADat-3 (Formateado de mensajes)**

Fig. 7

Los mensajes formateados (se hallan formateado y estandarizado texto del mensaje según norma ADatp-3) son de cumplimiento obligatorio y permiten, por ejemplo, que un mensaje de operaciones navales, BLUE FORCE, o de Inteligencia, MARREP, que llega al CECOM (Centro de Comunicaciones) de un cuartel general, se distribuya desde allí internamente al C<sup>3</sup>, donde aparece en la pantalla del subsistema de Operaciones o Inteligencia para su aceptación y trasvase de su información a la base de datos correspondiente y su posterior tratamiento dentro de las funciones del C<sup>3</sup> (fig. 8). Todo este proceso de recepción, distribución, análisis y aceptación, puede hacerse de forma automática si los mensajes están correctamente formateados.

Tanto el protocolo ACP-127 y X-400 de mensajería como el ADaptP-3 del formateo del cuerpo de mensaje pueden facilitar su confección por medio de programas de *software* (herramientas de trabajo) que se implantan en la estación de trabajo y están a disposición del operador.



RECEPCIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE MENSAJES

Fig. 8

### Conclusiones

El propósito de este trabajo ha sido intentar mostrar cómo el cambio tan drástico del entorno geopolítico de Europa ha llevado a un cambio del despliegue estratégico de la defensa, y cómo el concepto de movilidad y versatilidad de la fuerza ha aparecido a todos los niveles, surgiendo la imperiosa necesidad de tener un riguroso y rápido control de la situación y gestión de recursos, necesidad que se apoya en las nuevas tecnologías de sistemas de comunicaciones de datos, mensajes y centros de gestión y control de la información.

Hemos intentado acentuar al máximo los conceptos de estandarización y normalización que, aplicados a la tecnología de las comunicaciones, hace que esas redes y sistemas sean interconectables, y que, aplicadas a la información que transportan las fuerzas, tengan una obligada y necesaria comunidad en la interoperatividad.



*Buque «Hespérides A-33».* Autor: Jesús Manuel Cortés Santamaría.

# ILUSIÓN, VOCACIÓN Y... MANDO

## Introducción



UANDO leemos la inmensa lista de jóvenes que se presentan cada año a las pruebas de ingreso en las academias militares, nos hacemos la siguiente pregunta, ¿qué mueve a este millar largo de jóvenes a abrazar la carrera de las armas? La respuesta es el título de este artículo, ya que sería de ilusos pensar en poder obtener cualquier tipo de bienestar material o enriquecimiento dentro de las FAS; por el contrario, los que voluntariamente opositen a las academias militares sólo pueden esperar unos estudios rigurosos, una férrea disciplina, una ética y un código moral casi desaparecidos en el mundo que nos rodea. A cambio de estas perspectivas espartanas, ¿qué puede esperar este joven?; además de la oportunidad, cada vez más limitada por razones de seguridad, de vestir un honroso uniforme y desempeñar una profesión secular y necesaria para la defensa de España, al futuro aspirante le esperan unas expectativas cada vez más inciertas por la falta de percepción de una amenaza exterior, hecho que limita la importancia que se da a la defensa en la sociedad española y, consecuentemente, restringe los fondos presupuestarios que la nación destina a este fin.

Muy distinto era el panorama de los que, hace veinticinco años o más, adquiriríamos el derecho a llevar el uniforme del botón de ancla. Un programa naval en marcha que supuso la construcción de modernas fragatas y submarinos, una masiva cesión de buques norteamericanos que implicó la renovación de la fuerza anfibia, la incorporación de destructores y submarinos modernizados y la obtención de cazaminas. Por si fuese poco, el último ministro de Marina se despedía con un nuevo programa naval que incluía un portaviones y fragatas, que a lo largo de la década siguiente se plasmaría en el *Príncipe de Asturias* y en las fragatas clase *Santa María*.

## La situación actual

El cambio a peor surgió en los últimos diez años, cuando un gran número de buques comenzaron a ser desguazados sin relevo, no por falta de previsión de la Armada, que siempre ha sabido tener un plan de construcciones en marcha, sino por la ausencia de los recursos presupuestarios necesarios para

ejecutarlo. Esto ha motivado que el número de mandos de mar haya disminuido drásticamente, hasta el punto de que solamente accedan a la comandancia de un buque el 66 por 100 de los capitanes de corbeta y el 33 por 100 de los capitanes de fragata.

En los gráficos 1 a 4 podemos observar la evolución de los Mandos a Flote en los últimos treinta años en paralelo con la evolución de las plantillas de oficiales, en las que no se ha contabilizado a los procedentes de la Sección Transitoria del Cuerpo General. De un simple vistazo, se desprende que mientras la tendencia general de las plantillas ha sido a aumentar, excepto en el empleo de teniente de navío, la tendencia de los mandos ha sido a disminuir, excepto en el empleo de capitán de corbeta. Así el ratio de oficiales por buque en el empleo de capitán de fragata es de 12, de 11 en el de capitán de navío y teniente de navío, y de nueve en el de capitán de corbeta, relación que se agrava aún más en el empleo de capitán de fragata, dada la menor permanencia en este empleo que los tenientes de navío y capitanes de corbeta y a no contar con

## MANDOS A FLOTE CAPITANES DE NAVIO

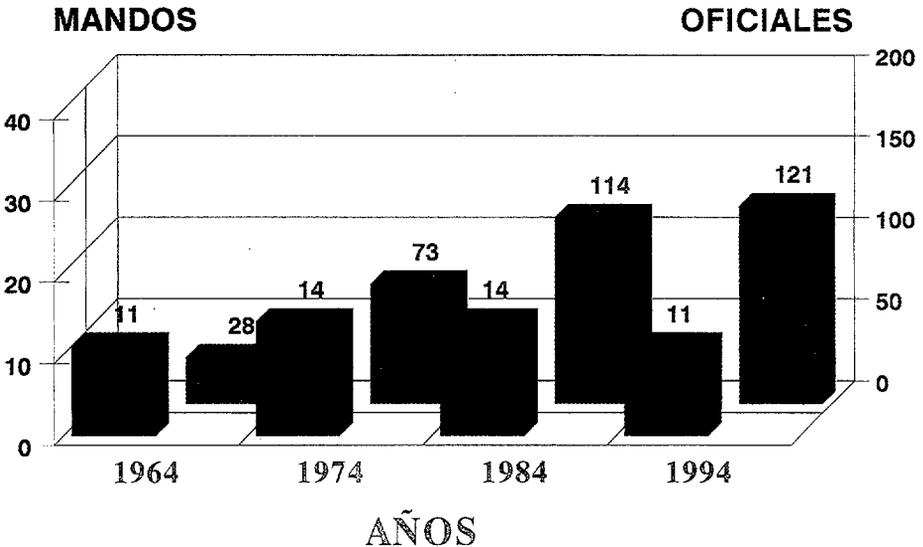


Gráfico 1

# MANDOS A FLOTE

## CAPITANES DE FRAGATA

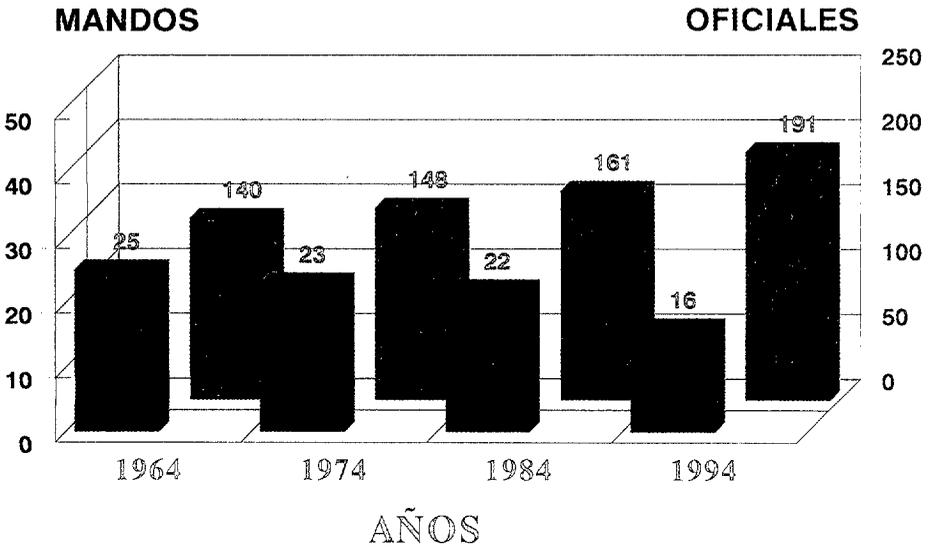


Gráfico 2

mandos similares a los de los capitanes de navío que pueden, en este empleo, desempeñar la dirección de las diferentes escuelas de la Armada.

Por tanto, aquella ilusión con que los jóvenes oficiales de los años 70 y 80 miraban al futuro pensando en el mando de un buque se ha visto truncada en parte por la falta de unidades y porque actualmente una serie de condicionantes condena al ostracismo al oficial superior que no manda un buque en el empleo.

Naturalmente, el tema de las restricciones económicas no es exclusivo de España, aunque sí más agudo que en otros países de la OTAN, al contar con un menor porcentaje del PIB, ni dentro de nuestra Patria lo es tan sólo la Armada sino que también lo sufren los Ejércitos de Tierra y Aire.

El problema es seguir manteniendo en el ya menos joven oficial superior el título de este artículo: la vocación es difícil perderla, pero la falta de ilusión puede repercutir peligrosamente en ella, y en cuanto al mando no se debe suprimir porque es intrínseco a la carrera militar.

La legislación actual ha permitido, gracias a la creación de la Reserva Transitoria, una vía de escape para aquellos que han perdido definitivamente la vocación o la ilusión, pero hay un gran número de oficiales que deciden permanecer en la Armada aunque ésta no les haya concedido un mando. Mando que no se les ha asignado no por falta de preparación o incompetencia, sino sencillamente porque no hay suficientes buques, y ahora viene el problema: el oficial, que por la razón antedicha no ve su nombre entre la lista de los seleccionados, sufre una frustración psicológica y profesional porque, queramos o no, se siente en desaire ante los que le rodean y conocen.

Ante él se abren tres alternativas: la primera es dejar la Armada y buscar un empleo en la vida civil, algo muy difícil hoy día. La segunda opción es continuar en la Armada y seguir trabajando con la misma ilusión e ímpetu que antes de recibir la triste noticia: hay algunos oficiales extraordinarios que lo consiguen. La tercera y última alternativa, totalmente humana, proviene del siguiente razonamiento: «hasta ahora he servido a la Armada dándole todo y ella me ha rechazado, por consiguiente voy a contentarme con hacer lo preciso de mi

## MANDOS A FLOTE CAPITANES DE CORBETA

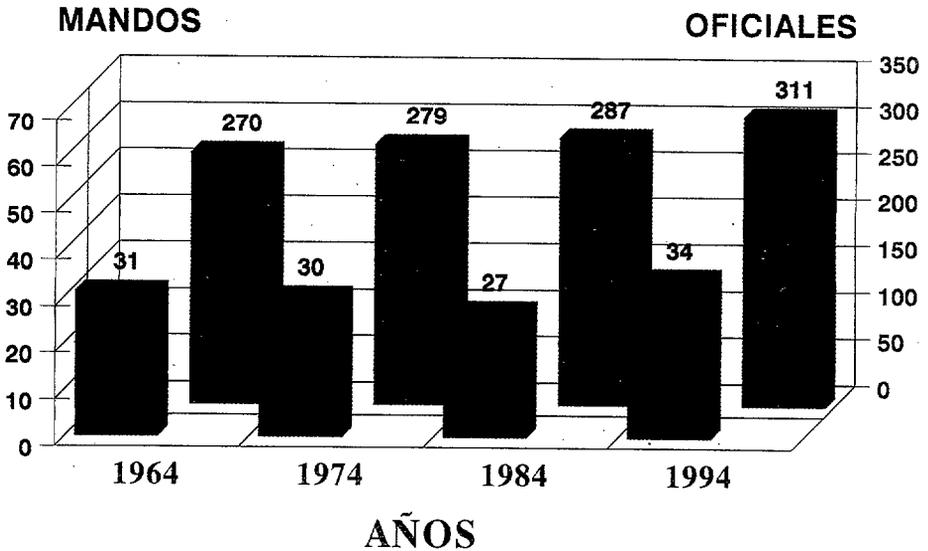


Gráfico 3

deber sin complicarme la vida». Con esta filosofía, y si no se incurre en ningún conflicto, se puede llegar a capitán de navío por antigüedad sin grandes problemas. Ante este oficial sin ilusión se abrirá a partir de ahora una panoplia de destinos con casa logística y otras facilidades que antes había descartado y, si se tienen los suficientes diplomas e idiomas, también existen puestos en el extranjero bien remunerados, pero si no se alcanzasen ni unos ni otros, siempre cabe la posibilidad de buscar un destino tranquilo y estable, que también los hay.

**La solución**

Esta exposición clara y cruda de uno de los mayores problemas con que se enfrenta la Armada en el ámbito del personal tiene una fácil solución: diversificar la carrera y no truncar la ilusión. Actualmente, el perfil del futuro comandante de un buque es de un *ejecutivo* de uniforme; tiene que saber idiomas

**MANDOS A FLOTE  
TENIENTES DE NAVIO**

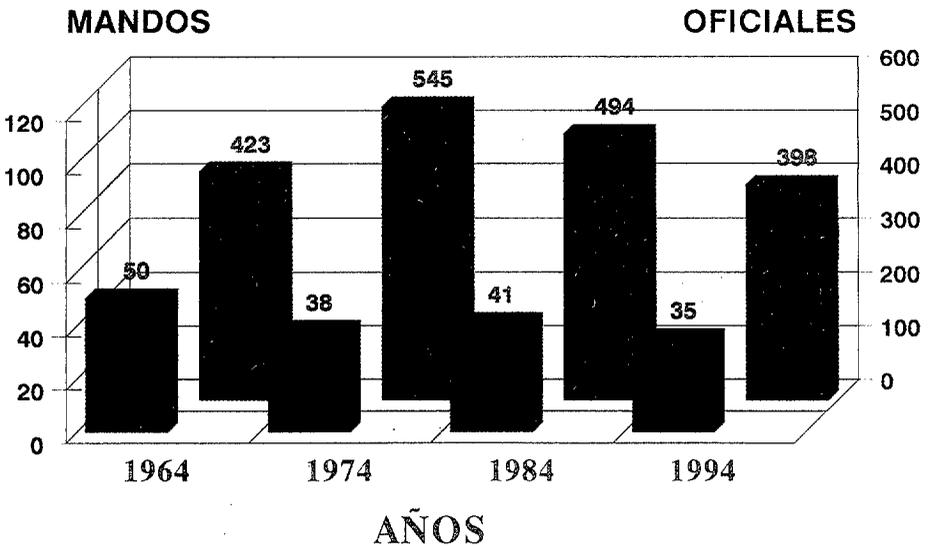


Gráfico 4

(inglés), realizar un *master* (curso de Guerra Naval), y trabajar con estrés y sin horario en su destino (un E. M.); por contra, no se le exigen días de mar ni nadie le ha preguntado si se marea o qué tal atraca. En el otro extremo tenemos al oficial de *provincias*: se le da muy mal el inglés, con lo que se le imposibilita el acceso a la Escuela de Guerra Naval, que posiblemente tampoco hubiera solicitado porque siempre le gustó estar embarcado; ha ido de departamento en departamento, evitando ir a Madrid. Sus días de mar tienen cuatro cifras y, aunque ha sido un magnífico segundo comandante, tiene escasas opciones de mandar una fragata, a pesar de haberla atracado muchas veces.

Si la Armada se divide en el Cuartel General, la Fuerza y el Apoyo a la Fuerza, ¿por qué no puede haber diplomados de Estado Mayor, utilizadores de la Fuerza y logistas?

La complejidad de los sistemas navales y la propia diversificación de la Fuerza hace que podamos dividir a los utilizadores en oficiales de buques de superficie, de submarinos, aeronaves, etcétera. Entre los logistas, podemos distinguir igualmente a los que se dedican al material y los que lo hacen al personal. Y en todas, y al final de cada una de estas alternativas, hay un almirante: AJEMA, ALFLOT, AJAL y ALPER.

Por consiguiente, si al final del camino hay un almirante, ¿por qué no se puede llegar a este empleo sirviendo en cada una de estas ramas? Por supuesto, no podemos pretender ser la Marina de los Estados Unidos, que tiene almirantes de Inteligencia, de Operaciones Especiales, etcétera, pero sí podemos abrir varias sendas con el ansiado premio del entorchado al final de ellas y, por supuesto, nunca quitar la ilusión a un oficial en activo, porque sin ilusión ¿qué queda para poder seguir trabajando día a día lejos de la familia, sufriendo traslados, superando las fatigas propias de la profesión, los numerosos meses en que el sueldo no llega, etcétera?

En el cuadro número cinco se muestran cuatro diferentes ejemplos de modelos de carrera, en los que se contempla la posible trayectoria y los diferentes destinos de los oficiales que eligen los buques de superficie, los submarinos, el Arma Aérea o incluso el buceo. Todos ellos contemplan la posibilidad de mandar unidades relacionadas con esta segunda especialidad o encaminar su carrera hacia destinos relacionados con el Apoyo a la Fuerza, con la posibilidad de realizar un curso de Logística, inexistente en la fecha, en lugar del Curso de E. M., y que serviría para una mejor preparación técnica con vistas a los destinos en la JAL, arsenales, etcétera. El espíritu de este modelo es que los oficiales vayan ascendiendo a lo largo de esta escala simbólica hasta cumplir los 32 años de servicio, con las posibilidades intactas de llegar a almirante, pero sabiendo que al final no todos pueden acceder a este empleo.

# MODELOS DE CARRERA CUERPO GENERAL

## ESCALA SUPERIOR

AÑOS

31	EMA	DEPER	J A L	EMA	DEPER	J A L	EMA	DEPER	J A L	
30	MANDO		MANDO		MANDO		MANDO		MANDO	
29	EMA	DEPER	J A L	EMA	DEPER	J A L	EMA	DEPER	J A L	
28	MANDO		MANDO		MANDO		MANDO		MANDO	
27	EMA	DEPER	J A L	EMA	DEPER	J A L	EMA	DEPER	J A L	
26	EM	PROF.	LA FUERZA	EM	PROF.	LA FUERZA	EM	PROF.	LA FUERZA	
25	CURSO		CURSO		CURSO		CURSO		CURSO	
24	MANDO		MANDO		MANDO		MANDO		MANDO	
23	CURSO		CURSO		CURSO		CURSO		CURSO	
22	MANDO		MANDO		MANDO		MANDO		MANDO	
21	JEM	2º COMTE	APOYO A LA FUERZA	JEM	2º COMTE	APOYO A LA FUERZA	JEM	2º COMTE	APOYO A LA FUERZA	
20	CURSO		CURSO		CURSO		CURSO		CURSO	
19	MANDO		MANDO		MANDO		MANDO		MANDO	
18	EM	PROF.	APOYO A LA FUERZA	EM	PROF.	APOYO A LA FUERZA	EM	PROF.	APOYO A LA FUERZA	
17	CURSO		CURSO		CURSO		CURSO		CURSO	
16	MANDO		MANDO		MANDO		MANDO		MANDO	
15	CURSO		CURSO		CURSO		CURSO		CURSO	
14	EM	FLOTA	EM	EM	FLOTA	EM	EM	FLOTA	EM	
13	EM	2º COMTE	CURSO LOG.	EM	FLOTA AERONAVES	CURSO LOG.	EM	FLOTA	CURSO LOG.	
12	CURSO		CURSO		CURSO		CURSO		CURSO	
11	MANDO		MANDO		MANDO		MANDO		MANDO	
10	CURSO		CURSO		CURSO		CURSO		CURSO	
9	CURSO		CURSO		CURSO		CURSO		CURSO	
8	CURSO		CURSO		CURSO		CURSO		CURSO	
7	CURSO		CURSO		CURSO		CURSO		CURSO	
6	CURSO		CURSO		CURSO		CURSO		CURSO	
5	CURSO		CURSO		CURSO		CURSO		CURSO	
4	CURSO		CURSO		CURSO		CURSO		CURSO	
3	CURSO		CURSO		CURSO		CURSO		CURSO	
2	CURSO		CURSO		CURSO		CURSO		CURSO	
1	CURSO		CURSO		CURSO		CURSO		CURSO	
0	CURSO		CURSO		CURSO		CURSO		CURSO	

AREAS:

SUPERFICIE

ARMA AEREA

ARMA SUBMARINA

BUCEADORES

Gráfico 5

## El aumento del número de mandos

La Armada considera necesario, para alcanzar sus objetivos, la posesión de 15 ó 16 fragatas, cifra que actualmente se reduce a 11, cinco de ellas con más de veinte años en sus cuadernas, y aunque existe un proyecto en marcha para construir las F-100, estas fragatas prácticamente entrarían en servicio para sustituir a las *Baleares*, con lo que su número no aumentaría. La otra solución para elevar esta cifra, adquirirlas de segunda mano en los Estados Unidos, estuvo algún tiempo en el aire para obtener dos de la clase *Knox*, similares en diseño a las *Baleares*, pero con equipos diferentes, por lo que su mantenimiento ofrecía problemas. Queda todavía la esperanza de adquirir las fragatas similares a las españolas, ya que la Marina estadounidense las ha pasado a la reserva y ha comenzado a deshacerse de ellas ofreciéndolas a terceros países. Son buques con menos de veinte años de servicio y con una larga vida por la proa, por lo que se puede esperar todavía que su adquisición sea rentable.

Con los recortes presupuestarios de los últimos años es difícil hacerse ilusiones de nuevas construcciones, por lo que, pensando con los pies en la tierra, si no nos ayuda de nuevo el «Tío Sam», al igual que al Ejército del Aire con los aviones F/A-18 o al Ejército de Tierra con los carros M-60, nuestras posibilidades de alcanzar el número mágico de 15/16 fragatas son bastante limitadas.

Pero nuestros oficiales superiores no tienen la culpa de que tengamos pocas fragatas, por lo que no parece lógico hacerles pasar a todos por el tamiz de tener que mandar una de ellas, algo que sólo podrán realizar el 33 por 100 de los capitanes de fragata; por ello, y en tanto en cuanto no se aumente el número de buques, hay que buscar soluciones alternativas, de forma que desechemos al mínimo número posible de oficiales superiores válidos. Una solución sencilla y similar a la que practican Marinas próximas a la española, la francesa e italiana, sería que los buques de la 21.<sup>a</sup> Escuadrilla fuesen mandados por capitanes de fragata, de forma similar a lo que ocurre con las 17 corbetas clase *D'Estienne d'Orves* francesas o las ocho *Minerva* italianas, pero esta solución le quitaría aliciente al mando de los capitanes de corbeta al perder unos buques magníficos y verse relegados a remolcadores, patrulleros de altura, y venerables cazaminas, sin contar con los submarinos, para los que se requiere una especialidad complementaria. Por el contrario, la apertura de la panoplia de destinos con la consideración de «Mando» serviría para aumentar el número de oficiales superiores seleccionados para mandar y, por consiguiente, todavía portadores de la llama de la ilusión.

Ya tenemos el precedente de la Comandancia Militar de Marina de San Sebastián, ¿por qué no incluir el resto?, ¿acaso Mahón, con base naval incluida, no proporciona una experiencia enriquecedora y un bagaje profesional de indudable valía a la hora de solventar problemas implícitos al mando? En el mismo paquete podemos meter los cuarteles de instrucción, cuyos comandan-

tes tienen a sus órdenes más de 1.000 hombres y la inmensa responsabilidad de formarlos. Con este criterio podríamos seguir buscando más soluciones, y en el empleo de capitán de corbeta, el jefe de Instrucción de la Escuela Naval Militar, con el batallón de alumnos a sus órdenes, el más antiguo del mundo, ¿no sería considerado mando por cualquier observador imparcial? Igual podríamos decir de los capitanes de corbeta que mandan las escuadrillas de aeronaves, del comandante de la UEBC, etcétera.

En el Ejército de Tierra español, donde no hay ni muchísimo menos tantos batallones como tenientes coroneles, hay un amplio catálogo de destinos donde se cumplen condiciones de mando; y ¿qué ocurre?, pues que mandan un batallón, los que realmente quieren mandar, el resto solicita un destino donde cumplir sus condiciones de mando y pasar de este difícil trance, porque hoy mandar es más complicado que antes, con una marinería que cuando comienza a aprender algo se licencia, con unos buques en su mayoría en el tercer tercio de vida y sin repuestos o dinero suficiente para realizar todos los mantenimientos y obras. Si se diera una oportunidad de poder elegir entre un destino a flote y otro en tierra, considerados ambos como Mando, a los barcos irían solamente aquéllos a los que realmente les gusta navegar, evitándose a otros la evidencia de tener que hacerlo. El *ejecutivo* antes citado será un magnífico representante de España en el IMS de Bruselas, pero posiblemente se le pondría el pelo blanco con tan sólo pensar en entrar en la ría de Ferrol con baja visibilidad, de la misma forma que un viejo lobo de mar sería incapaz de actuar de *chairman* en un comité de la OTAN.

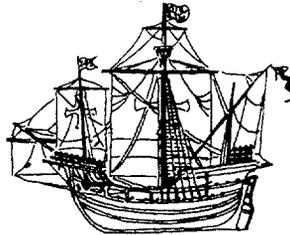
## Conclusiones

El sistema actual tiene muchas imperfecciones, ya que no coloca a la persona idónea en el lugar adecuado y, sobre todo, hace que el 66 por 100 de los capitanes de fragata y el 33 por 100 de los capitanes de corbeta se sientan defraudados al ser rechazados para un destino que ni siquiera han solicitado. El simple hecho de saber inglés, mejor o peor, no debe condenar al ostracismo a un buen oficial, negándole el acceso a la Escuela de Guerra Naval y posteriormente el mando. Hay que abrir una ventana de esperanza cuando se cierra la puerta principal. Con el modelo de carrera de la figura 5, se debe permitir a todos los oficiales ascender con ilusión hasta completar los 32 años de servicio. Solamente en el último momento debe saber si ascenderá a oficial general o no, algo que no se le puede decir de teniente de navío, capitán de corbeta o capitán de fragata, so pena de hundirlo psicológicamente o conseguir que su rendimiento se rebaje peligrosamente.

Con un simple aumento del catálogo de destinos, considerados como Mandos, se reduciría drásticamente el número de oficiales descartados; la potenciación de los destinos de apoyo a la Fuerza, además de beneficiar a la

Logística en la Armada, serviría para obtener auténticos logistas, no oficiales que están de paso porque no han encontrado nada mejor donde ir. El potencial humano de la Armada es algo tan valioso que ésta no puede permitirse el lujo de perder, debiéndose cuidar al máximo, pues un ejército bajo de moral nunca podrá alcanzar sus objetivos. Podemos tener barcos viejos, pero también podemos contar con hombres motivados, capaces de hacerlos navegar y combatir. Lo contrario es imposible.

José María TREVINO



# INVESTIGACIÓN INSTRUCCIONAL EN ENTORNOS DE ALTA TECNOLOGÍA MILITAR

## Introducción



OS entornos de alta tecnología militar en los que desarrollan sus actividades algunos de los profesionales de las Fuerzas Armadas presentan unas características y requerimientos específicos que dichos profesionales deben contemplar y atender.

La ciencia permite ayudar a estos hombres desde diferentes disciplinas; una de ellas es la Psicología. En concreto, desde la Psicología de la Instrucción se pueden formular recomendaciones optimizadoras de los programas de instrucción dirigidas a mejorar los aprendizajes y, por tanto, las actuaciones. De esta forma se atiende al factor humano del binomio hombre-tecnología, mejorando el aprovechamiento de ambos recursos.

En este trabajo se recoge un modelo optimizador de dicho proceso, así como las aportaciones, llevadas a cabo desde el ámbito de la investigación científica, que pueden ayudar a mejorar la preparación del personal relacionado con la alta tecnología militar.

## Aportaciones empíricas

El trabajo que se lleve a cabo en la mejora instruccional de los aprendizajes necesarios para las tareas que se realizan en los entornos de alta tecnología militar debe estar basado en unas necesidades reales y concretas que se presentan en dicho campo. Estas necesidades pueden ser puestas en evidencia fundamentalmente mediante dos fuentes de datos. Ambas fuentes nos aportan una serie de informaciones de incalculable valor para la mejora instruccional de los aprendizajes implicados.

Por una parte, están las propias experiencias del personal implicado en las misiones que se llevan a cabo en dichos entornos y por los resultados obtenidos con su trabajo. Los propios profesionales pueden, a través de su experiencia diaria, constatar lagunas en su formación que repercuten en sus actuaciones dentro de sus ámbitos de trabajo. Evidentemente ésta es una fuente de infor-

mación muy rica, por los diferentes aspectos que comporta (datos aplicados, experiencias complejas...). Además, los resultados obtenidos por dichos profesionales pueden no ser todo lo buenos que cabría esperarse, por lo que, ante un buen funcionamiento del entorno tecnológico, podemos sospechar que el problema puede provenir de la parte humana y, por tanto, las informaciones que provengan de esta parte nos serán de gran utilidad.

Por otra parte, se puede recurrir a otra fuente de información, constituida por la investigación, a todos los niveles, que se lleve a cabo en este campo. Esta fuente nos proporcionará datos fiables y manipulables desde la perspectiva científica, de forma que las conclusiones obtenidas puedan ser aplicables a la mejora del proceso instruccional. Esta segunda será la que nos permitirá apuntar algunas de las necesidades de mejora que plantea la instrucción que se lleva a cabo con el personal que realiza su actividad en los entornos de alta tecnología militar.

Dentro del tema que nos ocupa será interesante conocer algunos de los aspectos tratados en la bibliografía disponible que hace referencia a las investigaciones llevadas a cabo en este campo.

Vamos a resumir las ideas presentadas en algunos de los trabajos representativos que aportan ideas valiosas respecto a las cuestiones relacionadas con nuestro tema de interés. Pero no vamos a presentar aquí un análisis detallado de toda la bibliografía existente, ya que ése no es nuestro objetivo y dicha exposición incluiría unas dimensiones superiores a las fijadas para este trabajo.

Hemos decidido dividir en grandes bloques las ideas presentadas por la bibliografía existente, para que puedan mostrar con mayor claridad cuáles son las aportaciones interesantes para los temas de nuestro trabajo que están presentes en dicha bibliografía. Estos bloques serán:

- Cuestiones que plantean la necesidad de investigaciones en este campo.
- Planteamientos generales para mejorar el sistema de instrucción.
- Planteamientos específicos para mejorar aspectos instruccionales específicos.

A ellos habría que añadir otros aspectos que no contemplaremos aquí, como son:

- Técnicas aplicables para mejorar el entrenamiento.
- Problemática planteada en la utilización de las técnicas de simulación.

Hemos partido de planteamientos más generales para ir profundizando hasta llegar a una cuestión concreta relacionada con nuestro trabajo y que ejemplifica las problemáticas presentadas en la investigación y mejora de la instrucción en los entornos de alta tecnología militar.

Nos encontramos con dos cuestiones genéricas que plantean la necesidad de

que se realicen investigaciones que completen los conocimientos que ya se poseen. Estas cuestiones son la necesidad de adaptar las máquinas a las capacidades de los seres humanos, por un lado, y por otro, la mejora de la capacidad de respuesta de los seres humanos dentro del contexto en el que realizan sus misiones. Ambas son cuestiones que están ligadas la una a la otra, ya que la forma de mejorar el rendimiento de los seres humanos estará en buena medida influida por cómo hayamos podido modificar el entorno para que la relación que se establece sea la óptima. Por otra parte, en la medida en que mejoremos las capacidades de los seres humanos, se producirá una mejora en la relación con el entorno, lo que influirá en las actuaciones que sobre esta cuestión debemos realizar:

- a) En primer lugar, se plantea la idea de que es necesario que las máquinas que se utilizan en la instrucción y en las tareas reales se adapten a los seres humanos y que no solamente sean los seres humanos los que se adapten a ellas.
- b) En segundo lugar, es necesario contemplar (como idea optimizadora del rendimiento obtenido por el binomio hombre-máquina en los entornos de alta tecnología militar) el que se puedan conseguir mejores resultados a través de la influencia que se pueda ejercer en los propios individuos, mejorando su relación con la máquina y mejorando sus propios rendimientos. Existirán diferentes formas de poder ejercer esta influencia, ya sea eliminando los factores no deseados, mejorando la formación y el adiestramiento-instrucción de los propios individuos u otras.

El individuo que va a ser entrenado para trabajar con el entorno de alta tecnología militar debe ser preparado e instruido para realizar las tareas que son específicas de sus misiones y no para otras (independientemente de que como persona y profesional pueda tener otras formaciones complementarias a ésta), y esto dentro de los contextos y situaciones en los que debe realizar dichas misiones. Esto obligará a que la programación y diseño de la tecnología que va a utilizar se haga teniendo en cuenta las misiones a realizar, las situaciones en las que se van a realizar y la formación que reciben las personas encargadas de llevarlas a cabo.

Todo ello apunta hacia la idea de que es necesaria una conjunción de las capacidades humanas, de la ergonomía necesaria para adaptar la maquinaria a ellas y de las necesidades que planteen la misión encomendada al binomio hombre-máquina. Esto será optimizado con una adecuación de la instrucción necesaria para obtener el máximo rendimiento de las mencionadas capacidades humanas.

Todo lo expuesto anteriormente indica la necesidad de incidir tanto en los diseños de la tecnología como en los modos de instrucción para el uso de esta tecnología. Dentro de esta segunda línea, serán necesarias una serie de actua-

ciones, de las que pudieran servir de ejemplos las siguientes: desde un punto de vista instruccional, una vez visto lo indicado por los trabajos que se han realizado en este campo a nivel internacional, sería necesario un planteamiento que diseñase un modelo de actuación genérico para toda actividad instruccional. Dicho modelo sería válido para todas las actividades generales a nivel de instrucción, pero también para llevar a cabo un trabajo específico. Es decir, es tan válido para diseñar el plan de instrucción de un piloto de combate en todos sus detalles como para diseñar la instrucción necesaria y específica de la técnica de aterrizaje por instrumentos, por ejemplo.

Propondremos a continuación un modelo genérico, aplicable en todos los casos, y algunos de los trabajos que se enmarcan dentro de algunos de los apartados pertenecientes a este modelo.

En nuestro caso, como es natural, dicho modelo estará referido a la mejora del sistema instruccional del personal que desarrolla su actividad en los entornos de alta tecnología militar:

- Comenzaríamos, en un primer lugar, por definir los objetivos instruccionales que se desean alcanzar con dicho trabajo de adiestramiento-aprendizaje. Éstos deben de ser claramente especificados y redactados de forma operativa para que no se produzcan desviaciones a lo largo del trabajo instruccional.
- En segundo lugar, se deberían plantear los procesos cognitivos que pueden estar implicados en los aprendizajes que se pretenden instaurar. De esta forma, podremos conocer qué tipo de aprendizaje se tendrá que llevar a cabo. Y, por otra parte, se podrán consultar posibles trabajos previos sobre el tema o, en su ausencia, habría que realizar investigaciones específicas.
- En tercer lugar, se deberán de analizar los elementos instruccionales que van a intervenir en la instauración de los aprendizajes que ya han sido tratados por trabajos de todo tipo, previos, o por las investigaciones que se hayan realizado en su ausencia.
- En cuarto lugar, se deberán de analizar, tras la consulta de trabajos especializados, cuáles son los procesos cognitivos que están implicados en la adquisición de dicho aprendizaje y los implicados en la realización de la tarea propuesta. Además, se deberán plantear los que no hayan sido propuestos previamente en investigaciones o trabajos anteriores. Hay que distinguir aquí el segundo paso, en el que planteábamos unos procesos cognitivos como base de trabajo, de este nivel, en el que tras un análisis de material, se pueden proponer los procesos cognitivos implicados realmente en el aprendizaje.
- En quinto lugar, y a partir de aquí, se deberían desarrollar los manuales o elementos de instrucción del personal que va a realizar dicha tarea.
- En sexto lugar, se tendrían que desarrollar los planes de instrucción de

los instructores, así como instruir a los profesionales encargados de adiestrar al personal (instructores) y en su caso desarrollar todo aquel equipamiento, material y recursos a utilizar por instructores y alumnos.

- En séptimo lugar, deberían desarrollarse los instrumentos de selección de los individuos más capaces de adquirir los aprendizajes necesarios para llevar a cabo la tarea, así como los de selección de los individuos más capaces para la realización de la propia tarea, derivándose los criterios del perfil cognitivo antes mencionado.
- En octavo lugar, se deberían desarrollar los instrumentos de evaluación de los aprendizajes que tendrían que adquirir, así como los del correcto cumplimiento de la tarea.
- En noveno y último lugar, se tendrían que desarrollar los instrumentos que nos permitiesen evaluar el correcto funcionamiento de todo el proceso para ir reajustándolo en cada momento, conforme las necesidades fuesen mutando. Hay que recordar que los entornos de alta tecnología militar son altamente cambiantes y para ajustarse a dichos cambios es necesaria una formación también cambiante que permita seguir los pasos de la evolución tecnológica del entorno.

De esta forma, queda diseñado un modelo tipo que nos va a permitir cubrir cuantas lagunas se puedan presentar en el proceso de instrucción de los profesionales que trabajan en entornos de alta tecnología militar.

Un análisis del modelo propuesto permitirá comprobar que, a pesar de que responde a unos planteamientos generales, desde el punto de vista instruccional permite dar respuesta a cuantos pequeños problemas puedan surgir en el proceso de enseñanza. Es necesario que el modelo instruccional de mejora de la enseñanza esté dotado de una gran flexibilidad. Esto es así porque los entornos de alta tecnología militar son marcadamente variables y, por tanto, la instrucción dirigida a formar a las personas que en ellos trabajan debe adaptarse a ese proceso de cambio.

Una vez diseñado el proceso genérico de mejora será necesario que se realicen los trabajos pertinentes para que el proceso que modela el esquema propuesto se ponga en marcha en beneficio de la instrucción:

- a) Como se ha dicho anteriormente, será necesario definir los objetivos instruccionales que se pretende conseguir. Parece claro que en este primer paso serán muy específicos de cada aprendizaje concreto. Además, éste será un proceso teórico, por lo que no lo trataremos con mayor profundidad, ya que las reflexiones de cada caso particular no serán generalizables más que a aquellos otros casos que tengan muchos aspectos en común con los trabajados. A pesar de ello, existen trabajos que aportan un planteamiento genérico que puede ser válido para gran parte de los procesos teóricos específicos de cada situación concreta.

Así Lawson (1984) propone la designación y desarrollo de los requerimientos de entrenamiento utilizando la nueva tecnología para ello. Parece que dicho planteamiento puede ser válido para una gran cantidad de los procesos de definición de objetivos instruccionales en el entrenamiento para el trabajo que haya que desarrollar en entornos de alta tecnología militar.

- b) El planteamiento de los procesos cognitivos, tanto *a priori* como su análisis después de considerar otros trabajos propuestos, será necesario para trabajos posteriores.
- c) Ligado al aspecto anterior está el hecho de analizar los instrumentos instruccionales necesarios para la adquisición de los aprendizajes. Estos instrumentos instruccionales estarán en función de los procesos cognitivos que estén implicados en los aprendizajes.

Dentro del grupo de estos instrumentos consideraremos los de carácter material, es decir, materiales desarrollados para la mejora de la instrucción.

Los instrumentos instruccionales ya desarrollados pueden aportarnos informaciones interesantes en la optimización del trabajo de mejora de nuestro sistema.

- d) Pero además de mejorar los instrumentos y técnicas de aprendizaje dirigidos propiamente a los individuos que aprenden, se deberá mejorar la formación de los que les enseñan y los materiales que éstos puedan necesitar.
- e) El proceso instruccional necesita del conocimiento de hacia dónde se quiere dirigir (objetivos), qué procesos están implicados (procesos cognitivos), de qué medios dispone (instrumentos instruccionales), pero, además, deberá de conocer con qué individuos cuenta para que estos diferentes pasos alcancen el fin para el cual se ponen en funcionamiento. Se deberá, por tanto, evaluar a los individuos y, siempre que sea posible, seleccionar a los más aptos (elementos de evaluación de los individuos), y se deberá conocer qué resultados se han obtenido por los individuos en la realización de las tareas ligadas a los aprendizajes.
- f) Todo el proceso descrito no sería de gran utilidad si no fuese válido, es decir, si no sirviese para instaurar los aprendizajes que nos interesan. Y tampoco sería muy útil si no fuese fiable, es decir, si no pudiésemos estar seguros de que dicho proceso va a instaurar de una forma similar los aprendizajes propuestos, en la mayoría de los individuos asumiendo que han sido seleccionados bajo criterios semejantes y, por tanto, constituyen un grupo homogéneo (hay que considerar aquí el tema de las diferencias individuales). Por tanto, necesitamos conocer el grado de corrección con el que se desarrolla el proceso. Este punto permitirá, además, reajustar éste siempre que sea necesario, allí donde sea preciso.

Como se ha dicho, éste es un complemento posible y probablemente deseable al proceso de desarrollo del programa instruccional, descrito previamente y del que dependerá la obtención de unos resultados optimizados en el aprendizaje-instrucción de la tarea que nos propongamos instaurar en el profesional que la va a llevar a cabo en un entorno de alta tecnología militar.

Además de diseñar el programa de instrucción, será necesaria la investigación en cada uno de los aspectos concretos que implican las tareas específicas que haya que realizar dentro de los entornos militares de alta tecnología, ya que cada una de ellas implicará un conjunto de particularidades que la diferenciará de otra. Y esto a pesar de que ambas puedan tener en común un conjunto de las que son atribuibles a todos los entornos de alta tecnología militar. Estas investigaciones se pueden dividir en varias clases, según el aspecto concreto al que se dirijan. En la bibliografía disponible podemos encontrar abundantes ejemplos de ellas (Gillimgha, 1988; Mann & Schnetzler, 1986; Martin et al, 1984; Lintern & Thomley-Yates, 1987; Van Matre & Robinson, 1986; Kelly, 1988; Gierke et al, 1991; Rainer K. Bernotat, 1991; Gregory, 1991; Driskell & Salas, 1991; Taylor, 1991; Hays & Blaiwes, 1987; Wilson, 1990; Hytten, Karsten, 1989; Bergstrom et al, 1973; Senechal & Traweek, 1988; o Tetsuo Ema, 1992).

Dichas investigaciones pueden tratar diversos aspectos de mayor o menor envergadura, pero la mayoría de las que pueden ser útiles dentro del tema que estamos tratando plantean cuestiones que están referidas a aspectos fisiológicos que afectan a la realización de la tarea y/o del aprendizaje, aspectos de mejora de la maquinaria, aspectos cognitivos que pueden influir en los aprendizajes y aspectos relacionados con la mejora de los métodos de enseñanza y los recursos instruccionales:

- En primer lugar, las referidas a los aspectos fisiológicos nos pueden mostrar desde dónde y hasta dónde abarcan las capacidades fisiológicas humanas en un campo determinado, así como factores fisiológicos que, aun no formando parte de dichas capacidades, influyen en ellas. Este punto será de vital importancia porque, por una parte, no podemos pedir a los seres humanos implicados en las actividades llevadas a cabo en los entornos de alta tecnología militar que lleven a cabo acciones, tareas o misiones que excedan los límites de las capacidades físicas humanas en este campo. Por otra parte, conociendo los factores físicos que pueden influir, podremos actuar sobre ellos de forma optimizadora, potenciando los que sean de nuestro interés y eliminando o minimizando los que sean negativos.
- En segundo lugar, serán importantes aquellos trabajos que estén dirigidos a una mejora de las máquinas con las que se relacionan los seres humanos en los entornos militares de alta tecnología. Éste es un aspecto que está ligado a los aspectos cognitivos de los seres humanos, porque,

si bien la acción está dirigida hacia la máquina, tendrá que tener en cuenta al hombre para poder adaptar dicha máquina al hombre. Por lo cual, tanto la actuación sobre la máquina como sobre el hombre deberá de tener presente los aspectos cognitivos de este último a quien en última instancia va dirigida la acción optimizadora de la actividad humana.

- En tercer lugar, respecto a los aspectos cognitivos, será importante conocer aquellos que están implicados en las tareas, ya que de esta forma se podrá actuar adaptando sistemas, instrucción, maquinaria y procedimientos, de forma que se potencien aquellas capacidades cognitivas que nos interesen.
- En cuarto lugar, una vez definidos los puntos anteriores, podremos actuar de forma que se puedan mejorar tanto los métodos y procedimientos de potenciar las capacidades cognitivas (instrucción) como los materiales de los que podemos disponer para llevar esto a cabo. Las dos actuaciones lo que buscan fundamentalmente es la mejora de la instrucción, para que de esta manera se pueda actuar de forma indirecta sobre la optimización de otros factores (como las realizaciones de los sujetos) que optimizan los productos finales del binomio hombre-máquina dentro de los entornos de alta tecnología militar.

Como puede verse, éstas son algunas de las actuaciones posibles. Todas ellas tienen claras funciones optimizadoras, influyéndose mutuamente, ya que las repercusiones de la actuación sobre una de ellas recaen en las otras. De esta forma, será necesaria una actuación coordinada en todo el ámbito, que permitirá obtener mejores resultados de las intervenciones llevadas a cabo.

Dr. Antoni CASTELLÓ TARRIDA

Profesor titular del Departamento de Psicología de la Educación de la Universidad Autónoma de Barcelona

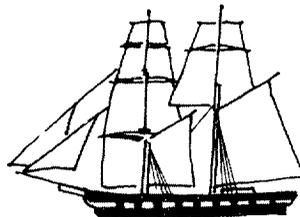
Dr. Juan PABLO GONZÁLEZ GÓMEZ

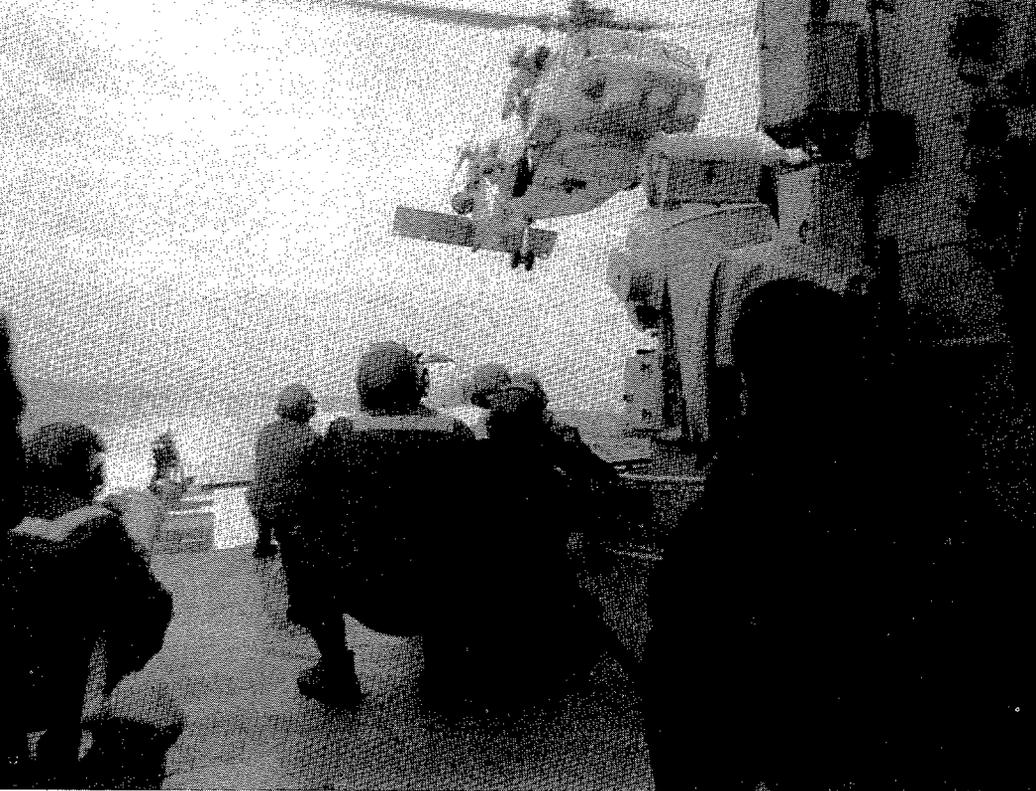
Profesor del Departamento de Psicología de la Educación de la Universidad Autónoma de Barcelona

## BIBLIOGRAFÍA

- BERGSTROM, B.; GILLBERG, M.; ARNBERG, P. (1973): *Effects of sleep loss and stress upon radar watching*. Journal of Applied Psychology, 58,2,158-162.
- DRISKELL, J. E. & SALAS, E. (1991): *Overcoming the effects of stress on military performance; human factors, training, and selection strategies*. En: GAL, R. & MANGELSDORFF, A. D. (1991): *Handbook of Military Psychology*. West Sussex England, John Wiley & Sons.
- GILLINGHA, K. (1988): *High-G stress and orientational stress: physiologic effects of aerial maneuvering*. Aviation space environmenta medicine, 59, 11, 10-20.

- GREGORY, D. (1991): *AI in the U. S. and U. K. military: current research and future trends*. En: GAL, R. & MANGELSDORFF, A. D. (1991): *Handbook of Military Psychology*. West Sussex England, John Wiley & Sons.
- HAYS, R. T. & BLAIWES, A. (1987): *Knowledge of results in training device desing: Individual and team applications*. Journal of Educational Technology Systems.
- HYTTEN, K. (1989): *Helicopter crash in water: Efeccts of simulator escape training*. Acta Psychiatrica Scandinavica, 80, 355, 73-78.
- KELLY, M. (1988): *Performance measurement during simulated air to air combat. Special issue: expert systems*. Human factors, 30, 4, 495-506.
- LAWSON, K. R. (1984): *Design and development of training devices/systems for emerging military tactical systems*. Journal of Education Technology Systems, 12, 319-326.
- LINTERN, G. & THOMLEY-YATES, K. (1987): *Content variety and augmentation of simulated visual scenes for teaching air to ground attack*. Human factors, 29, 1, 45-59.
- MANN, T. L. & SCHNETZLER, L. A. (1986): *Evaluation of formats for aircraft control/display units*. Applied Ergonomics. Ergonomics in aviation, 17, 4, 265-270.
- MARTIN, J.; LONG, J. & BROOME, D. (1984): *The division of attention between a primary tracking task and secondary task of pointing with a stylus or speaking in a simulated ship's gunfire control task*. Ergonomics, 27, 4, 397-408.
- SENECHAL, P. & TRAWEEK, A. (1988): *The aviation psychology program at RAF. Upper Heyford*. Aviation space and environmental medicine, 59, 10, 973-975.
- TAYLOR, A. J. W. (1991): *Individual and group behaviour in extreme situations and environments*. En: GAL, R. & MANGELSDORFF, A. D.: *Handbook of Military Psychology*. West Sussex England, John Wiley & Sons.
- TETSUO EMA. (1992): *An experimental study of pilots control characteristics for flight of an STOL aircraft in backside of dray curve at approach and landing*. Ergonomics, 35, 5/6, 541-550.
- VAN MATRE, N. & ROBINSON, C. (1986): *An automated maneuvering board training system: an inprogress implementation evaluation. Special issue expert system for department of defense training*. Journal of computer based instruction, 13, 2, 35-38.
- VON GIERKE, et al. (1991): *Military performance in sustained acceleration and vibration environments*. En: GAL, R. & MANGELSDORFF, A. D. (1991): *Handbook of Military Psychology*. West Sussex England, John Wiley & Sons.
- WILSON, L. S. (1990): *An On-Line Prescription for Basic Skills*. Training and Development Journal, 14, 4, 36-41.



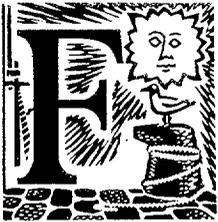


*Maniobra de VERTREP.* Autor: Fernando Martínez.



## HISTORIAS DE LA MAR

### EL ALMIRANTE DON HONORATO BONIFACIO PAPACHINO



UE don Honorato Bonifacio Papachino, nacido en la isla de Cerdeña, un almirante español desde el año 1667. Ya por el año 1664, siendo capitán de mar y de guerra, se había distinguido como buen militar y marino. En 1675 tuvo una actuación destacada en el combate naval de Mesina (11 de febrero de 1675) y en la lucha contra los turcos, el año 1681. En 1683, en aguas del estrecho de Gibraltar, al mando de una escuadra de

seis buques, apresó a uno francés, otro argelino y a un convoy en el que iban seis mercantes holandeses, que transportaban arboladura y jarcia para Tolón.

Unida la suya a la armada del mando de Mateo de Laya (1687), participaron en la defensa del peñón de Alhucemas. En otras muchas acciones navales tomó parte Papachino, entre ellas, escoltando a las flotas de Indias; al fallecer el almirante de la escuadra de Flandes, se le dio el mando de ella «por la experiencia y valor con que había servido muchos años, cumpliendo como buen soldado y marinero en las ocasiones de pelear». Éste es nuestro hombre, al que un suceso desgraciado y «puntilloso» llevó a la extrema

situación que ahora veremos, por el parte que, con fecha 7 de junio de 1688, desde Alicante, dio al rey el almirante Papachino:

«Señor: Habiendo salido de Nápoles el 28 del pasado con esta capitana y la fragata *San Jerónimo* en dirección á Alicante, cumpliendo las órdenes de V. M., llegué á la vista de Altea, costa de Valencia, el 1.º de este mes, deteniéndome allí los vientos contrarios. Seguí el viaje al día siguiente con ayuda del terral, y al salir el sol avisté tres navíos que venían de Poniente. Al estar próximos y habiendo reconocido que eran franceses, vino de ellos un bote, cuyo patrón me dijo que M. de Tourville pedía que le saludase, y contestando yo que no hacía semejante cosa, se retiró el bote haciendo una señal con la bandera. Al verla M. de Tourville, que estaba á barlovento, arribó sobre mí con tal violencia que las vergas de su buque se tocaron con las del mío, y en esta disposición empezó á hacer fuego con la artillería y mosquetería y á arrojarle granadas de mano. Yo hice lo propio con gran diligencia, y como la verga de mi trinquete y la cebadera se habían enredado con las suyas, nos batimos así más de media hora, á cuyo tiempo observó que la mosquetería de mi navío le incomodaba mucho, y trató de desatracarse, como, en efecto, lo hizo. Vino en seguida otro navío, que no se aproximó tanto, y haciéndole una descarga, lo mismo que al tercero que le seguía, se apartaron todos, pero virando volvieron á renovar el combate, de suerte que de vuelta y vuelta nos batimos más de tres horas y media. Hasta este momento me secundó muy bien la fragata *San Jerónimo*, mas habiendo cortado una bala la driza de mi bandera, viéndola caer creyó que me rendía, y lo hizo ella, dejándome solo contra los tres navíos. Partiéronme el palo mayor, y advirtiéndome que al caer había embarazado toda la artillería de una banda, me cargaron por allí una ventaja, si bien me desembaracé del estorbo cortando y picando todo lo que era menester, y seguí el combate por ambas bandas. Dos horas después se alejaron, dejándome mal parado, de tal suerte, que no me quedaban palos, vergas, velas ni guardines del timón. Entonces el jefe francés envió un bote con un Oficial para decirme que considerase el estado en que me hallaba, y que hacía ya dos horas que la *San Jerónimo* se había ya rendido. Pregunté qué quería decir con esto, y me contestó que insistía en el saludo. Reuní entonces á los Oficiales para reconocer la situación del buque y saber si eran de opinión que se continuara el combate, y dijeron unánimes que el navío no estaba en disposición de navegar; que había á bordo 120 hombres muertos ó heridos y que no pudiendo auxiliarnos la fragata rendida, quedábamos como una boya, enteramente al descubierto, y que podrían tirar sobre nosotros como se tira al blanco. Con este dictamen protesté altamente al Oficial francés que saludaría forzado por la necesidad, pero haciendo constar que era contra mi voluntad. A poco volvió el bote para decirme el Oficial que por qué no cumplía lo ofrecido, á lo que dije que me costaba mucho trabajo decidirme, y viendo que tardaba añadió que tenían órdenes precisas de su Rey para exigir el saludo, y que se veían obligados á cumplirlas. Al fin, considerando no haber otro reme-

dio, tiré nueve cañonazos sin bala y me contestaron con otros tantos, y vino por tercera vez el bote á decirme de parte de M. de Tourville que sentía mucho lo ocurrido, y que aunque él estaba muy mal parado, sin embargo, si yo necesitaba alguna cosa, todo lo que él tenía estaba á mi disposición. Respondí que no necesitaba nada, y se marchó con sus buques con rumbo á Levante. Yo hice lo que pude para acercarme á tierra, lo que conseguí en Benidorme, donde estuve cuarenta horas, y de allí me he dirigido á este puerto, en donde fondeé anoche, y esperaré órdenes mientras se descargan los efectos que este buque y la *San Jerónimo* traen para V. M. y reparo las averías. Dios guarde la persona Real de V. M.»

En vista de lo manifestado por Papachino, S. M. el rey Carlos II dio su real aprobación. Veamos:

«El Rey.—Almirante Real Honorato Bonifacio Papachino, Gobernador de mi Armada naval de Flandes. En carta de 7 del corriente dais cuenta del día en que salisteis de Nápoles con esa capitana de la Armada de Flandes y la fragata *San Jerónimo*, que habiendo dado vista á estas costas descubristeis, el día 2 del corriente en la de Valencia tres navíos de Francia, que por medio de una tartana que traían en su conserva os envié á pedir el saludo M. de Torbila, Comandante dellos, y que respondisteis negándosele, de que resultó acercarse á esa capitana hasta tocar unas vergas con otras y daros y recibir la carga, peleando desta suerte alternadamente con sus tres navíos por espacio de tres horas y media, hasta cuyo punto os asistió muy bien la fragata *San Jerónimo*, cesando en ello después por el motivo que decís y haber arribado, con que quedando vos solo os desbarbaron y pusieron incapaz de navegar, á que se siguieron diferentes demandas y respuestas (que por menor referís) de una y otra parte sobre el punto del saludo, y que, en fin, con parecer de los Oficiales (fundando en el destrozo de vuestro bajel y en la falta de la gente por los muchos muertos y heridos) saludasteis, protestando no hacerlo voluntariamente, sino movido de la necesidad, y os correspondieron con igual número de piezas, enviándoos después un Oficial á manifestaros el sentimiento del suceso, y que también habían padecido mucho daño, ofreciándoos lo que hubieseis menester de sus bajeles, á que respondisteis que nada necesitabais, con que se hicieron á la vela la vuelta de Levante, y vos pudisteis dar y disteis fondo en ese puerto de Alicante el día 6. Y habiéndose puesto en mis manos vuestra carta expresada y enterado por menor de su contenido, quedo satisfecho del valor con que os portasteis en este combate, que es muy conforme al que habéis mostrado en todas ocasiones.

»De Madrid á 3 de julio de 1688.—Yo el Rey.—*Por mandato del Rey nuestro señor*, D. Gabriel Bernardo de Quirós.»

Pero, para que no nos acusen de parciales en este «evento», veamos cómo le «explicaba» el almirante francés Anne Hilarion de Costentin, conde de Tourville, a Jean-Baptiste Colbert lo ocurrido:

«Monseñor: He recibido la carta que me habéis dispensado el honor de enviar por M. el Conde de Estrees, que se me ha unido á la vista de Alicante, donde he embarcado algunas provisiones, y no le contesto por ahora por serme necesario el tiempo para participar un suceso ocurrido a quince leguas del mismo Alicante. He encontrado, por desgracia para la marcha de los asuntos presentes, dos buques de guerra españoles, el uno de 66 cañones y 500 hombres de equipaje, mandado por Papachino, y el otro de 54 cañones y 300 tripulantes de la escuadra de Flandes, que son los mejores hombres de mar. He puesto la señal de unión y disponerse á combate para prevenir á M. Chateaurenaut y á M. el Conde de Estrees (1). He visto que los españoles tenían las baterías preparadas, y, poniéndome á la cabeza de nuestros navíos he enviado un bote para decir á Papachino que saludase el pabellón de Francia, en la inteligencia de que de no hacerlo le batiría, previniendo al patrón que en caso de negativa se apartase haciéndome señal con la bandera. Este la hizo y volvió á bordo, y en el momento arribé sobre Papachino que hizo gritar tres veces ¡viva el Rey! y yo di iguales voces, cayendo sobre él con poca vela, sin disparar un cañonazo. Sucedió que algunos de mis soldados dispararon los mosquetes á pesar de mi orden contraria, y él respondió con su artillería, procurando á la vez evitar el abordaje; sin embargo, me acerqué tanto, que los granaderos arrojaron granadas en el instante mismo en que rompía fuego de mi artillería. En fin, monseñor, mi maniobra fué afortunada, al punto de abor darle y de tenerle enganchado cosa de media hora por mi popa. La casualidad hizo que á este tiempo se desatracara, no sin haberle arrojado todavía algunas granadas; pero juzgaréis, monseñor, que en este tiempo fuimos completamente desaparejados uno y otro. Todavía lo combatí durante tres horas, arribando sobre él á tiro de pistola, teniendo 62 hombres muertos ó heridos fuera de combate. M. de Chateaurenaut, que en el principio había acudido al otro buque español de 54 cañones, para batirlo juntamente con M. el Conde de Estrees, se vino por mi popa, porque el otro ya no hacía fuego, y acabamos de desarbolar á Papachino, abatiéndole el palo mayor. M. de Chateaurenaut fué también muy maltratado; el Conde de Estrees, que batía al otro buque muy cerca, le envió un bote y en él se embarcaron el Comandante y Oficiales, pero el buque no saludó. A este tiempo envié un Oficial á Papachino, que había arriado su bandera, para que le dijera de mi parte que si no quería salvar habíamos de perecer él ó yo. Aprovechando el interregno para pasar drizas nuevas é hizar las gavias que estaban caídas sobre los tamboretos, y como me viera llegar á tocapelones dispuesto á abor darle segunda vez, contestó por el Oficial enviado que saludaría, pero que lo hacía obligado por la fuerza.

(1) Comandantes de los otros dos navíos.

Antes, sin embargo, de saludar, reunió todo su equipaje y les dijo que vieran cómo era forzado, á lo que respondieron todos á una voz: Sí, señor. Saludó, pues con nueve tiros; yo le contesté honrosamente, y le envié á ofrecer lo que de mí dependiera.

»No creo, monseñor, que haya muchos ejemplos en la Marina de que un navío de guerra del Rey haya abordado á otro de 500 hombres de equipaje bien aguerridos, como son los de Papachino, que es el héroe de España sin disparar un cañonazo hasta estar encima, y sería muy desgraciado si después de treinta años de servicios en la mar no me juzgase el Rey bastante capaz y aplicado para mandar escuadras. Diré aún, monseñor, que en el estado que ha quedado este buque ningún Comandante tendría dificultad para irse á Francia, teniendo todos los palos absolutamente estropeados, fuera de servicio; sin embargo, en tal estado sigo la navegación al punto que se me ha ordenado á fin de dar otra prueba de mi celo y aplicación por el servicio. He recibido un astillazo en la cara y otro en una pierna que me obligan á guardar cama. El navío de M. de Chateaurenaut ha sufrido también mucho en la arboladura, con pérdida de hombres muertos y heridos. En cuanto á mi salud, diré á monseñor sinceramente que sufro siempre la misma incomodidad, viéndome obligado á levantarme más de cuarenta veces por la noche, y que sólo las aguas, según me dicen, podrán restablecerme en el mes de Septiembre.

»Después de escrita esta carta ha caído un mastelero de gavia de M. de Chateaurenaut. No exagero nada, monseñor, en el asunto, y me atrevo á vanagloriarme de que nadie en la mar ha visto una manera de batirse parecida á esta.

»Soy con toda especie de respeto y adhesión,

»Monseñor,

»Vuestro muy humilde y obediente servidor,

»El Caballero de Tourville.

»A bordo del *Content*, 3 de Junio de 1688.»

Y, como «doctores tiene la Santa Madre Iglesia», veamos lo que opinó de este «combate naval» don Cesáreo Fernández Duro:

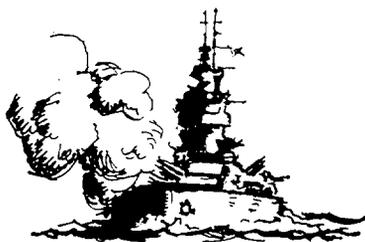
«En la narración concisa y digna del Comandante español no hay una sola palabra para disculpar el vencimiento ni para fijar la atención en la fuerza superior del contrario; calla Papachino lo que pudo apreciar que tendrían los tres navíos franceses, y no omite en cambio el acto de cortesía de haberle ofrecido servicios después del combate. El caballero de Tourville, en otra escuela, encarece el porte, bizarría y pericia de los españoles; desde su buque consigue, no tan sólo contar los cañones del navío y la fragata, sino también los tripulantes de uno y otra, no creyendo tan necesario parangón con los suyos ni aun decir los muertos ni heridos que tuvieron los buques de Chateaurenaut y d'Estrees. También peca de modesto al juzgarse á sí propio como marino sin par en la maniobra y en el combate, ni deja de hallar natural la pre-

sentación de memorial para el ascenso á jefe de escuadra, utilizando tan propicia ocasión. El lector sabrá apreciar sólo con estos datos el mérito de los contendientes; los contemporáneos en España, lejos de encontrar exagerada la fuerza de la Armada que describe Tourville, la elevaron á hipérbole que, habiendo llegado á nuestros días, hace exclamar á los marineros cuando quieren rebajar el concepto de una flota:

*“La escuadra de Papachín,  
Un navío y un bergantín.”*

Recordemos que, en aquella época, «por cuestión tan baladí, como un saludo lo tomaron unos y otros tan en serio; en aquella fecha el saludo, y con la artillería, era de la mayor importancia. Por este caso y otros análogos nació el Derecho marítimo internacional.»

José FERNÁNDEZ GAYTÁN





## 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.

### 24.118.—Hace cien años

Abre este cuaderno de mayo de 1895 un artículo titulado *La batalla del Ya-Lu*, por don Manuel Montero y Rapallo, en el que hace unas consideraciones sobre ésta. Sigue *Compensación de declinaciones magnéticas en la Península Ibérica*, por don Rafael Pardo de Figueroa, capitán de navío retirado, conclusión. *Electrodinámica elemental* trata de unos «Apuntes explicados en la Escuela de Maquinistas de Cartagena, por el teniente de navío, profesor de la misma don Baldomero Sánchez de León», continuará. *La guerra chino-japonesa*, por don Ubaldo Brechtel, teniente de navío; se refiere aquí a la «toma de Wei-Hai-Wei», «ataque combinado por mar y tierra de los japoneses á las posi-

ciones chinas en Wei-Hai-Wei». *Autopsia en caso de asfixia por sumersión*, tomado del libro «Autopsia judicial» «que acaba de publicarse», por don Nemesio Fernández-Cuesta, segundo médico. *Las dos nacionalidades*, por el capitán de fragata don Víctor M. Concas y Palau; interesante trabajo sobre la adquisición de ésta al llevar varios años residiendo en un país extranjero. *El temporal del 10 de marzo*, por don Luis Pérez de Vargas, teniente de navío de primera clase, sentido recordatorio del naufragio del *Reina Regente*. Se continúa con un *Cariñoso recuerdo*, por el comandante del cañonero *Eulalia*, teniente de navío don José Fernández de Córdoba, publicado también en «La Correspondencia Alicantina», se refiere a los funerales celebrados en Alicante «por las víctimas de un desastre ante cuyas proporciones la imaginación se turba» *Los torpederos*, tomado de la «Revue Maritime et Coloniale», trata de las misiones de éstos y su empleo. *Consideraciones morales, conclusiones y clases de torpederos*, extractado del italiano por E. Brion, teniente de navío de la Armada francesa.

En *Noticias Varias*, encontramos, entre otras: *España: boya salvavidas*; reproduce del «Heraldo de Madrid» una descripción de la citada boya. *Oración fúnebre*, remitida por «El Correo Gallego», una «pronunciada el 26 de Abril de 1895 en los funerales costeados por la Marina del departamento de Ferrol en sufragio de los tripulantes del *Reina Regente*, por el Ilmo. Sr. D. Antolín López Peláez, Magistral de la S. I. C. de Lugo». *Bibliografía*, con la reseña de varios libros y periódicos españoles y extranjeros. *Apéndice*, con disposiciones relativas al personal de los distintos cuerpos de la Armada hasta el día 25 de abril de 1895. Varios mapas y cuadros acompañan al cuaderno.

J. F. G.

#### 24.119.—Biografía breve



Es ésta la del capitán de navío don Fernando Villaamil y Fernández Cueto. Nacido en Serantes (Asturias) el día 23 de noviembre de 1845, comenzó sus estudios en la Escuela de Náutica y Comercio de Ribadeo, continuándolos en la academia que en Madrid tenía el matemático y político don Manuel Becerra, con la idea de ingresar, como así fue, en el Colegio Naval Militar de San Fernando (Cádiz) como aspirante (1 de marzo de 1861). Ascendió a guardia marina el 20 de junio de 1862, embarcando sucesivamente en la fragata *Esperanza*, *Reina Isabel II*, *Rey Francisco de Asís* y *Villa de Madrid*. Con motivo de la incorporación a España de Santo Domingo, embarcó Villaamil voluntario

en el vapor *Velasco*, que formaba parte de la división naval que apoyaba las operaciones terrestres de las tropas españolas; más tarde, embarcó en el vapor *Ferrol* y después en el vapor *Isabel la Católica* (5 de mayo de 1864), con el que participó en las operaciones de desembarco de las fuerzas del general don Fernando Primo de Rivera. Abandonada la isla por las tropas españolas, regresó a la Península en el citado vapor (4 de julio de 1864). Embarcado en el *Rey Francisco de Asís* pasó a La Habana.

Por R. O. de 29 de julio de 1865, ascendió a guardia marina de 1.ª clase, embarcando en la fragata *Las Cortes* (27 de marzo de 1866), sustituyendo durante el viaje de regreso a Cádiz a un oficial enfermo, para lo que fue habilitado. Embarcó sucesivamente en las fragatas *Esperanza* y *Tetuán*, con la que pasó

a La Habana, regresando en el *Pizarro* (4 de marzo de 1867) a la Península, embarcando en el vapor *San Quintín* y, después, en la urca *Santa María*.

Al ascender a alférez de navío (30-VII-1867) fue destinado a Filipinas, pero habiendo solicitado dos meses de licencia, que le fueron prorrogados, acabada ésta embarcó en la goleta *Wad-Ras*, rumbo a Manila, donde arribó el 24 de junio de 1868, transbordando a la goleta *Valiente*, después al vapor *Marqués de la Victoria* y al *Patíño*.

En 31 de agosto de 1870 fue nombrado comandante del cañonero *Bojeador* y, en abril de 1871 del *Arayat*, con el que combatió a los piratas que infestaban las costas de Mindanao.

Embarcado en la fragata *Berenguela*, ascendió a teniente de navío (5 de abril de 1871); de ésta pasó como segundo comandante a la corbeta *Circe*. El 24 de julio de 1873 regresó a la Península, donde fue nombrado profesor de la Escuela Naval Flotante (12 de enero de 1874), a bordo de la *Asturias*, fondeada en la ría de Ferrol; ya antes, había solicitado dos meses de licencia y, terminada ésta, prórroga de la misma que le fue concedida, se incorpora a la citada escuela, siendo designado vocal del tribunal de exámenes para ingreso en la misma.

En junio de 1877, le fue concedida licencia para pasar a Cuba, por asuntos particulares; sin embargo, en noviembre renunció a ella, regresando a la Península, incorporándose a su ya dicho destino.

En julio de 1878 volvió a Cuba, destinado a las órdenes del capitán general de la isla, don Arsenio Martínez Campos, efectuando en los meses de diciembre de 1878 y enero de 1879 varios viajes por las costas de Cuba y Puerto Rico. En abril de 1879 regresó a la Península, quedando a las órdenes del ministro de Marina (19 de marzo de 1879), solicitando pasar a la situación de supernumerario a fin de encargarse de la dirección de la empresa de vapores-correo fundada por el marqués del Campo, continuando así hasta el 17 de marzo de 1882.

El 7 de marzo de 1882 ascendió a teniente de navío; reintegrado al servicio activo (1-V-1882), pasó destinado como oficial 2.º del Ministerio de Marina; fue por entonces cuando concibió un proyecto de destructor, pasan-

do en agosto de 1885 a Inglaterra y Escocia para, entre otras cosas, proponer la construcción de un nuevo tipo de buque, proyecto que, aceptado por el ministro de Marina, vicealmirante don Manuel de la Pezuela y Lobo, se le encargó de su construcción a la casa Thomson, de Clydebank (Escocia), al que se le denominaría «torpedero de alta mar» y al que Villamil bautizó con el nombre de destructor, entregado a la Marina (19 de enero de 1889). En él cesó como comandante, ya ascendido a capitán de fragata (10-VII-1889), embarcando como segundo comandante en el crucero *Reina Regente*, después comandante de la fragata *Almansa* (11 de julio de 1890) y, en 29 de julio de 1892, comandante de la corbeta *Nautilus*, buque-escuela de guardias marinas y aprendices. Con ésta hizo un viaje de circunnavegación, acabado el cual se le concedieron cuatro meses de licencia y, terminada ésta (27 de diciembre de 1894), se le nombró presidente de la comisión creada para investigar las causas de la desaparición del *Reina Regente* en aguas del estrecho de Gibraltar.

Por R. O. de 10 de enero de 1895, fue nombrado comandante militar de Marina de La Coruña «en calidad de agregado», ya que este destino era de capitán de navío.

Designado oficial primero de la dirección de material del Ministerio de Marina (13-VII-1890), fue enviado por tres veces en comisión a Inglaterra y Escocia para la adquisición de barcos destinados al resguardo de la isla de Cuba, y para encargarse de la citada casa Thomson la construcción de seis cazatorpederos, de la serie llamada *Terror*.

Por R. O. de 16 de febrero de 1897 se le nombró jefe de la 1.ª División de Destruidores y Torpederos, compuesta por los destructores *Terror*, *Plutón* y *Furor*, torpederos *Rayo*, *Azor* y *Ariete*, a los que acompañaba el vapor *Ciudad de Cádiz*, los cuales el 13 de marzo de 1898 zarparon de Cádiz, con destino final a las Antillas, donde arribaron el día 31 del citado mes.

No es aquí del caso referirnos a la gloriosa tragedia de Santiago de Cuba (3 de julio de 1898), y sí sólo a que por su heroico comportamiento en este combate naval le fue concedida, a título póstumo, la cruz de 2.ª clase de la Real y Militar Orden de San Fernando (laureada) (19 de octubre de 1901).

También Villaamil hizo sus «pinitos» en política, llegando a ser elegido diputado a Cortes por Ferrol en abril de 1896. En posesión de buen número de condecoraciones, fue también un buen escritor, especialmente sobre «el arte naval». Su *Viaje de circunnavegación de la corbeta «Nautilus»* lo acredita como tal. Sus restos se hallan en el *Panteón de Marinos Ilustres*, en San Fernando (Cádiz).

J. F. G.

#### 24.120.—Vicealmirante



Antes de ser proclamado rey de España por obra y gracia de los generales Serrano y Prim, don Amadeo de Saboya había tenido una distinguida carrera militar en Italia, destacando en la guerra contra Austria en la que participó en la batalla de Custoza, donde resultó gravemente herido, y llegando a alcanzar el grado de brigadier de Caballería. Es menos conocido, probablemente, que también prestó servicio en la Armada de su país, de la que fue nombrado vicealmirante en 1869.

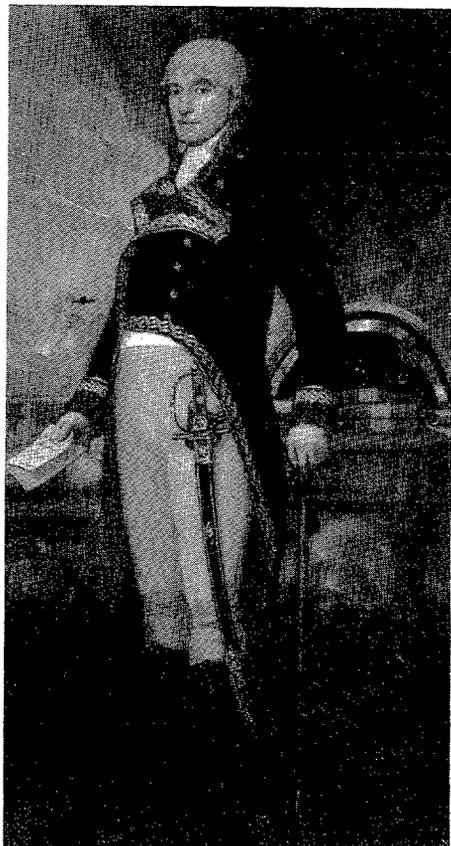
T. T.

#### 24.121.—Brigadier



Era el brigadier de la Real Armada don Félix de Azara eminente científico y naturalista del siglo XVIII y principios del siguiente. Habían sido nombrado capitán de fragata cuando formó parte de una comisión de determinación de límites con las posesiones portuguesas de América en 1778. En aquel continente permaneció diez años de continuos trabajos, que dedicó al estudio de la naturaleza, mereciendo ser apellidado «El Humboldt de la América meridional». Pasó a la Armada, procedente del cuerpo de Ingenieros del Ejército, al querer S. M. que la cuestión de límites estuviese en manos de la Marina Real.

Aparece retratado por don Francisco de Goya, del que era buen amigo; ambos, al menos unos años, admiradores de Napoleón. Era natural de Barbuñales (Huesca). Empezó sus servicios en la Infantería y después pasó a



ser ingeniero militar. Fue uno de los jefes que pasaron a la Armada y que por su labor le dieron gran lustre en varias ramas del saber.

Recientemente se le ha rendido un homenaje bien merecido a su preclara personalidad. Entre las instituciones que patrocinaron tal homenaje estuvo el Instituto de Historia y Cultura Naval y la Asamblea Amistosa Literaria, resurgimiento de la que Jorge Juan fundara con ese nombre en Cádiz en 1755.

C. M.-V.

#### 24.122.—Arsenal



Por una Real Orden de 5 de diciembre de 1726, se dispuso la creación de uno en La Graña, dirigido por el comisario

de Marina don Jerónimo Domínguez y el ingeniero don José de Arzueta. La razón de su creación era el proyecto de organizar tres puertos militares en las costas del Norte, Sur y levante de la Península.

Fallecido Domínguez (18-XII-1726), le sucedió en el mando y dirección del establecimiento el intendente don Bernardino Freire. En 26 de mayo de 1729, se encargó al jefe de escuadra don Francisco Cornejo y López que, al frente de una comisión, estudiara las condiciones del puerto de Ferrol y terrenos colindantes para la construcción de cuatro diques de grandes dimensiones.

J. F. G.

**24.123.—Trasatlántico medieval**



En 1331 se armó en Barcelona la coca *San Clemente*, que disponía de tres cubiertas y era capaz de transportar 500 pasajeros. Aunque no se detalla cuántos de éstos viajaban en clase turista o primera, el buque debió ser algo así como el «Jumbo» de la época.

G. Y.

**24.124.—Nordestear y Noroesteear**



Sabido es que Colón descubrió la rotación de la estrella Polar, y después se enteró del desvío producido por la declinación magnética, fenómeno éste que le tenía sumamente intrigado, y el asombro alcanzó su punto máximo el 13 de septiembre de 1492, en que observó el cambio de signo de dicha declinación. En su Diario de Navegación de dicho día, escribe: «En este día, al comienzo de la noche, las agujas noroesteaban, y a la mañana siguiente nordesteaban algún tanto...». Este cambio de desvío se produjo una vez rebasado el meridiano de las Azores, con lo cual, y pasado el tiempo y en sus sucesivos viajes, comprobó que la declinación era distinta en los diversos lugares de la Tierra. Debido a ello, y según la declinación fuese de signo NE o del NW, adicionó los verbos *nordestear* y *noroesteear* al rico y original léxico marino,

que son definidos en forma algo barroca por Antonio de Herrera en su obra «Historia General de los hechos de los castellanos en las islas y tierras firmes del mar Océano» (1726), diciendo: «...y noroesteear es tanto como decir que no está la flor de lis que señala el Norte derecha, hacia él, sino que se acosta a la mano izquierda...».

Este descubrimiento dio lugar a que Martín Cortés en su obra «Breve compendio de la Sphera y del arte de navegar» (1551) intuyera el hecho de la existencia de un polo magnético distinto del geográfico.

J. L. T.

**24.125.—Carbonell**



José Carbonell Fogassa, hijo de un comisario de Marina, era ante

todo un experto investigador versado en descifrar antiguas inscripciones, al que se le encomendaron muchos trabajos de esta clase. Profesor de latín y matemáticas del colegio que la Compañía de Jesús tenía en Cádiz, sobresalió también como excelente humanista. Fue designado profesor de matemáticas y bibliotecario de la Academia de Guardias Marinas al fundarse ésta en Cádiz, en la que impartió, además, las clases de idiomas. Dominaba el francés, inglés, italiano y árabe, sin faltar el latín, griego y hebreo. Comisario honorario de Marina, colaboró con Jorge Juan y Luis Godín en un «Plan de Ordenanzas para la Real Sociedad de Ciencias de Madrid». Por algunos de sus muchos trabajos se ha deducido que conocía también las lenguas caldea, samaritana y lemosina.

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

**24.126.—De «Riverine»**



«Riverine» se llamó en la guerra del Vietnam a la actividad en los ríos y cursos de agua, allí abundantes. «Riverine» se llamó también a hombres y elementos a esa clase de guerra dedicados. Estuvo a cargo de la

Marina americana con infantes de Marina y con marineros y oficiales del Cuerpo General, los *Seals*.

El bello dibujo que acompañamos nos recuerda esa guerra «secundaria» en lo que se refiere a «lo naval», pero guerra muy importante al fin, como lo es lo que se comprende en el vocablo que expresa el choque bélico.

La guerra naval moderna se desarrolla por lo general a gran distancia, pero hay facetas en que los hombres de la Armada se ven abocados a la lucha cercana. En las fuerzas ligeras de la Marina de los Estados Unidos hay lanchas propias para la «Riverine», para apoyo de las tropas que operan cerca de los cursos de agua, con el fuego de morteros, ametralladoras y lanzacohetes.

Cada nación tiene sus propias fórmulas para que sus hombres de Marina hagan frente a esas posibles necesidades guerreras, pero téngase en cuenta que de lucha muy honrosa se trata la «Riverine», que ennoblece a quien la hace.

C. M.-V.

«Cuando los que mandan pierden la vergüenza, los que obedecen pierden el respeto».

Frase que, pese a su obviada, nunca debería ser olvidada.

T. T.

#### 24.128.—Definición



El doctor don Diego García de Palacio, en su «Instrucción náutica para el buen uso y regimiento de las Naos, su traza y gobierno conforme á la altura de México» (México, 1587), incluye un «diálogo entre un montañés y un vizcaíno»; en él, entre otras cosas, da algunas definiciones de lo que son los varios componentes de la tripulación de un barco. Aquí se trata de saber quién es, cualidades y obligaciones del buzo.



#### 24.127.—El mando



Jean François Paul de Gondi, cardenal de Retz (1613-1679), muy implicado en las luchas políticas de la época en Francia y enemigo declarado del cardenal Mazarino, dejó escrito:

«El buzo es de mucha importancia en una nao, pues mediante su resuello va abajo y recorre por debajo del agua todo el galeon y busca por dónde la hace, con que se repara la que suele hacer, y muchos navíos se salvan, que, si no llevasen buzo, se quedarían en la mar. Es forzoso que sea marinero; precisamente ha de saber nadar. Su herramienta es un cuchillo fiero, con que tienta las costuras; una macetilla

pequeña de pino de cinco libras, poco más ó ménos, con un cabo corto de madera, con que galafatea las costuras y clava estoperoles con planchas de plomo. Su obligación es tomar por defuera alguna agua grande que se descalfa á su galeon ú otro de la armada; y aunque su trabajo no se le paga por entero, siempre se le da un pedazo; pero si es de mercader, le pagan muy bien. Su alojamiento es entre la gente de mar. En las ocasiones de pelea ha de estar bajo de cubierta ayudando á tajar balazos que diere el enemigo; pero apartándose de él, ha de ir por fuera á tajarlos todos, galafateándolos y echando planchas de plomo con sus estoperoles.»

J. F. G.

los chinos consideraban a este punto cardinal como el más importante, contrariamente a la idea general entre nosotros, que asignamos esta categoría al Norte a todos los efectos, tanto como referencia origen de orientación física como anímica, y así se dice que «Fulano ha perdido el Norte», etcétera. Esta preferencia hacia el Sur podría fundamentarse en que los chinos reciben los malos vientos del Norte en tanto que los que soplan desde el sur son portadores de lluvias favorables a la agricultura. Por último, cabe decir que en el protocolo chino se sitúan los puestos de honor precediendo al Mediodía.

J. L. T.

## 24.129.—Cardinal magistral chino



Existe una gran oscuridad acerca de las fechas en que la propiedad de las agujas imantadas fue utilizada para la orientación. En la interpretación de documentos chinos se quiere aseverar que tres mil años antes de Jesucristo descubrió estas propiedades para la orientación el emperador Hoang-Ti, quien colocó sobre un carro una de estas agujas imantadas, con lo cual este instrumento permitió al ejército imperial dirigir su marcha en ocasión de una niebla muy espesa, gracias a lo cual pudo sorprender al enemigo. También en estos documentos se hace alusión a una balanza magnética empleada por los hijos del Celeste Imperio, tanto en tierra como en la mar, en la que se situaba el recorte de una figura humana con el brazo extendido, que siempre señalaba al punto cardinal Sur. Con ella, sus juncos cruzaban el océano Índico. El instrumento era llamado *tchinan*, que es precisamente el nombre actual de la aguja náutica entre los chinos. Está bastante extendida la teoría de que la brújula *acuática* fue transmitida, directamente o indirectamente, de los chinos a los árabes, y fueron éstos los que la introdujeron en Europa.

El hecho de que el recorte de la figura humana —con facciones chinas, por supuesto—, que hemos mencionado antes, señale hacia el Sur con su brazo extendido, indica que

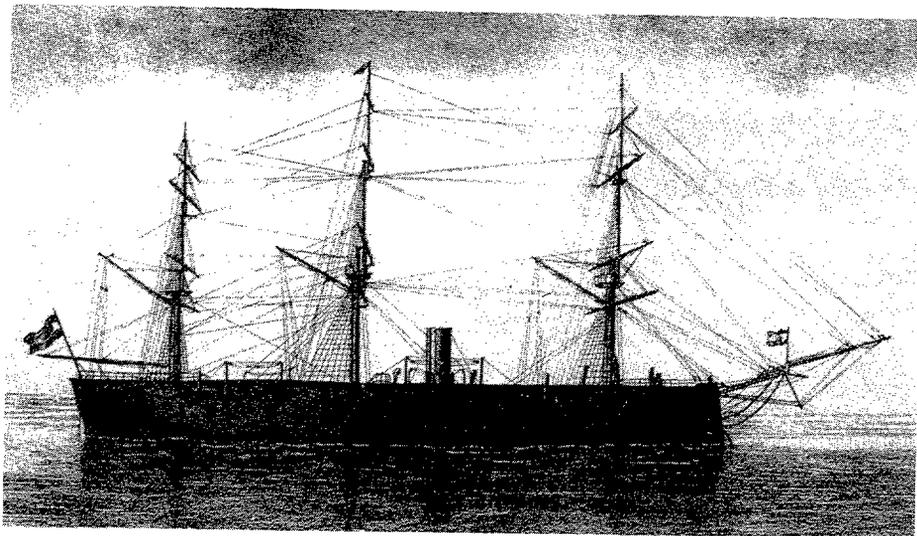
## 24.130.—Viaje científico



Así fue calificado el realizado por la fragata blindada *Arapiles* en 1871, «Viaje a Oriente» se llamó, y se le tuvo como de gran mérito. Mandaba la *Arapiles* el capitán de navío don Ignacio García de Tudela. Estaba en Nápoles la fragata asistiendo a una exposición marítima; la Armada siempre propicia para colaborar con la ciencia y la investigación puso el buque a disposición del doctor don Juan de Dios de la Rada para que, al frente de una comisión de hombres de ciencia, visitase Grecia y Turquía en viaje de estudio arqueológico y «para tener noticia del estado de cultura y prosperidad de aquellos países». Otro objetivo era «pasear nuestra bandera por los ámbitos recorridos por Roger de Flor y sus almogávares en su gloriosa expedición medieval». Recorrieron los científicos muchos puertos, entre ellos el Pireo, Gallipoli, Constantinopla, Chipre, Jafa, Alejandría, Argel y Túnez. Rindieron viaje en Cartagena.

Se publicó en Barcelona (1876) una extensa memoria que, en tres gruesos volúmenes, está en varias bibliotecas nacionales, entre ellas las de la Armada.

La *Arapiles*, con la flexibilidad propia de las cosas de la Marina militar, enlazó su



expedición científica a Oriente, con otra de guerra, a aguas de Venezuela, en persecución de las expediciones filibusteras dirigidas a Cuba.

C. M.-V.

#### 24.131.—Archiveros



El Cuerpo de Archiveros constaba de dos secciones: la primera, «Archiveros del Ministerio», tenía sus plazas de destino únicamente en Madrid, y la segunda, «Secciones de Archivo», con plazas a ocupar en los departamentos y en los apostaderos de Filipinas y de La Habana.

Ambos cuerpos contaban con exigua plantilla. Los miembros del primero casi nunca pasaron de veinte, ni de veinticinco los del segundo. El Reglamento de 11 de noviembre de 1857 de régimen y organización de las dependencias del Ministerio crea la plaza de archivero en la Dirección General de la Armada. La plantilla se componía, además, de cuatro oficiales y un auxiliar. El cuerpo de Secciones de Archivo fue creado por Real Decreto de 11 de mayo de 1885, complementado por el de 16 de julio siguiente.

Una ley de 12 de junio de 1909 declara a extinguir ambos cuerpos, disponiendo que sus funciones fuesen asumidas por el de Auxiliares

de Oficinas, a cuya denominación se agregaría en 22 de octubre de 1931 la de «y Archivos».

Posteriormente, las funciones de los archiveros fueron desempeñadas por el Cuerpo de Oficinas, creado en 25 de noviembre de 1940, y al ser éste también declarado a extinguir, pasaron a la entonces escala especial de Intendencia, que había sido constituida por Ley de 21 de julio de 1973.

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

#### 24.132.—Marineros



Pedro González, autor de un «Tratado de las enfermedades de la gente de mar», escrito a principios del pasado siglo (año 1805), al referirse a la vida del marinero, dice:

«Mientras le dura su corto caudal, pasa en tierra una vida alegre, entregado á una ociosidad pernicioso, hasta que cayendo en la miseria se ve precisado á navegar de nuevo para mantenerse, sin sacar más ventaja de sus fatigas que la triste repetición de los trabajos que cada día experimenta. La desnudez y falta de toda especie de utensilios con que mantener sus cuerpos limpios y abrigados son una secuela necesaria de su imprudente conducta. Los vestidos que le cubren suelen ser todo su equipaje, de modo que

además de reinar en ellos un desaseo natural, la necesidad les obliga á estar siempre cubiertos de ropas sucias y andrajosas. La desnudez es común en tiempos de guerra. Suele entonces echarse mano de los vagabundos y presidiarios para el servicio de las escuadras. Estos infelices, que por la mayor parte jamás han navegado, se presentan á bordo ignorando si deben servir para otra cosa que para aumentar el número; destituidos de todo socorro, llevando sobre sí la imagen de la miseria en que están sumergidos, sucios, andrajosos y hedihondos, son en las embarcaciones un almacén de porquería y piojos que brevemente trasciende á sus compañeros.»

«No es fácil mantener la marinería limpia y decentemente equipada, porque no estando sujeta á uniformidad, ni señalada la calidad y número de piezas de que ha de componerse el equipaje de cada marinero, depende aquél exclusivamente del cuidado que cada uno tiene con su persona, sin que de ningún modo trascienda la idea á su comodidad y ménos á su conservación. De aquí nace que los más aún no tienen lo preciso para mantenerse limpios y abrigados en la mar, porque disipan los haberes dejando en pie sus comodidades.»

J. F. G.

J. L. T.

#### 24.133.—Una salva formidable



Allá por el año de 1909, se produjo un evento artillero que, como vulgarmente se dice, hizo época. En efecto, la andanada más formidable que hasta entonces se había disparado fue la del nuevo acorazado brasileño *Minas Geraes*. Se verificó apuntando con sus cinco torres (10 cañones de 305 mm) en la dirección del través de babor, y dando a las piezas una elevación de siete grados. La salva se hizo con carga de guerra, con lo cual salieron por las diez bocas de fuego un total de 3.885 kg de acero, y se quemaron 1.295 kg de pólvora en las recámaras.

J. L. T.

#### 24.134.—Tamaño de las olas



Algunos hombres de mar —y a partir de tiempos recientes también habrá que hablar de mujeres de mar, de lo cual nos congratulamos—, después de llegar a puerto tras sufrir los embates de un fuerte temporal, suelen magnificar los hechos, en especial dando a la magnitud de las olas valores exagerados.

Pues bien, y para tratar de establecer unas cotas de referencia, digamos que las mayores olas se encuentran ordinariamente en el Pacífico, con unas longitudes, de cresta a cresta, que varían de 180 a 310 metros. En el Atlántico se encuentran a veces olas de 150 a 180 metros, pero las más comunes son de 50 a 100 metros. La ola mayor que hasta la fecha se ha observado ha sido de 750 metros, precisamente en el Pacífico. En cuanto a sus alturas, resulta muy difícil medirlas más allá de los 15 metros. La escala adoptada por el Congreso Meteorológico de Londres de 1910 incluye olas de hasta 18 metros, aunque al parecer se han podido medir algunas de 20 y 25 metros.

#### 24.135.—Alféreces de navío



Se trata de los del crucero *Reina Regente*, el segundo de los de este nombre. En 1912, en Constantinopla, la columna de desembarco tomó parte en la misión de protección de las legaciones diplomáticas. Sin dejar de cumplir con su deber, con la seriedad que es proverbial hacerlo en la Armada, dícese que alguno de esos jóvenes oficiales tuvo alguna aventura «a la turca», semejante a la vivida por Pierre Loti con Aziadé (mucho leímos los oficiales españoles de la literatura escrita por el oficial de Marina francés, en el primer tercio del siglo). Siempre ha sido sugestivo el servicio de armas en tierra y cuando llegaron las ocasiones de riesgo y fatiga «se echó el resto», sí.

No había pasado mucho tiempo cuando uno de esos jóvenes oficiales manifestó su

espíritu heroico en una hazaña de muy distinto carácter. Corría el año 1915 cuando el alférez de navío José María Crespo Herrero, con grave riesgo de su vida, en un doble fondo del crucero, rescataba los cuerpos de tres marineros que al fin pudieron ser salvados; ya estaban casi asfixiados, en un pequeño recinto cercano al pique de proa, por la emanación de gases letales.

C. M.-V.

### 24.136.—Capellanes



La permanencia de los capellanes en los buques de la Armada es muy antigua.

Ya hay constancia de su regulación en las armadas, aunadas en 1714 por Felipe V en la Armada Real, y figuraban en ésta, aunque sin denominación de empleo. Desde 1762 dependían del vicario general de los Ejércitos de Mar y Tierra. Por lo general, los destinados en los buques pertenecían a distintas órdenes religiosas. El cuerpo se denominó «capellanes de número».

Una Real Orden de 25 de febrero de 1784 decía «que la admisión de capellanes de número sea a propuesta del Patriarca, precedida de oposición o concurso en Madrid ó lugar que se designe». Una Real Orden de 15 de noviembre de 1798 designaba el uniforme del cuerpo, consistente en casaca azul con vuelta de terciopelo morado, chupa y calzón negro, alzacuellos negro con cinta azul y ribete blanco. Suprimido el cuerpo en 31 de agosto de 1825, los vicarios castrenses designaban sacerdotes seculares o regulares, con carácter temporal, con el goce de su clase y a los que se daba de baja cuando no eran necesarios sus servicios.

Fue restablecido por Real Decreto de 8 de noviembre de 1848, reorganizándose por el Reglamento de 9 de agosto de 1869. En 24 de noviembre de 1931 fue declarado a extinguir, siendo nuevamente restablecido por Ley de 12 de julio de 1940.

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

### 24.137.—A ahorrar se ha dicho



«Las Ordenanzas del buen Gobierno de la Armada del Mar Oceano de 24 de Henero de 1633», en su título 17: «Ni se hagan gastos en vanderas, gallardetes, ni pinturas», determinaba que:

«Porque se sabe que ha auido excesso por lo passado, en los gastos de vanderas, gallardetes, corredores, en dorar y pintar popas, y otras cosas no necessarias, ha deordenar el mi Capitan general que se escusen de aqui adelante los que no fueren necessarios, para que ande con la decencia y autoridad que conuiene...»

L. F. F.

### 24.138.—Cañoneros



Pequeños barcos de vapor fueron los cañoneros que en Filipinas terminaron con la audacia de los moros de Joló y de Mindanao. Se pusieron en servicio ya mediado el pasado siglo (1860). Antes llevaban el peso de la lucha las «falúas» así llamadas, embarcaciones de vela y remo; tenían que enfrentarse con vintas y con pancos de los moros, embarcaciones muy rápidas y bien manejadas. Uno de esos pequeños barcos españoles fue el *Leyte*.

De los 18 cañoneros de vapor puestos en servicio, había de dos tamaños: los pequeños armados con un solo cañón, mandados por alféreces de navío, y otros mayores, con dos cañones, mandados por tenientes de navío.

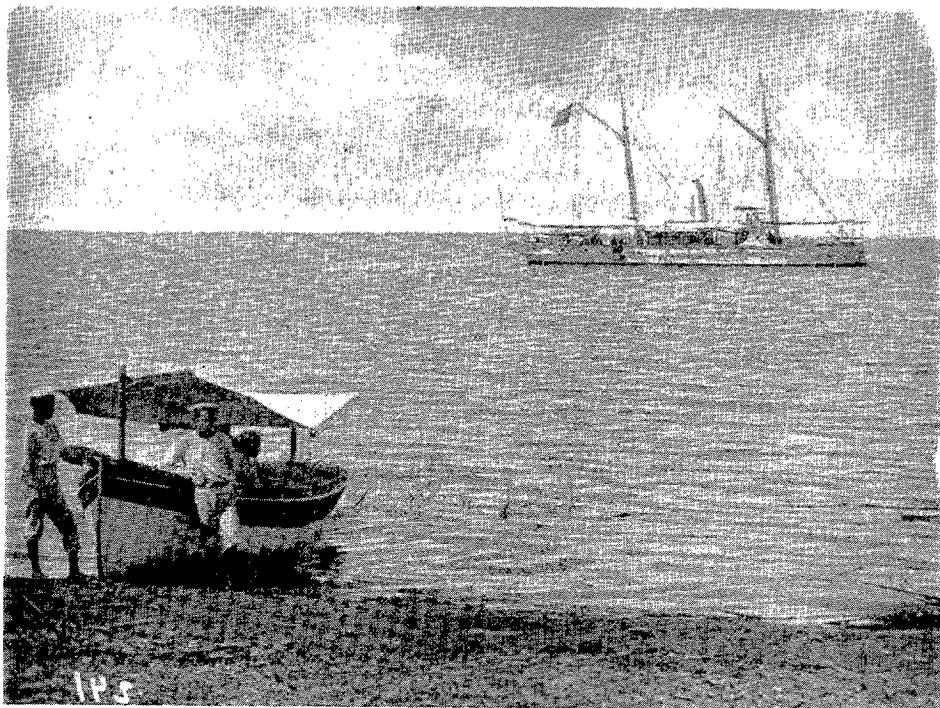
El *Leyte* era un cañonero de los mandados por teniente de navío, con dos piezas de artillería, una de 9 cm y otra de 7,5 cm. Desplazaba 120 toneladas y podía dar una velocidad de 11 nudos. Fue construido en Hong Kong, en astilleros en que lo fueron otros de nuestros buques de Filipinas.

En primer término se ve un bote varado en la playa, con tres marineros indígenas, de la Marina de Guerra; buenos hombres de mar de las otras islas que tan

bien lucharon a las órdenes de nuestros oficiales y suboficiales contra los indómitos moros de Joló y de Mindanao.

C. M.-V.

como éste y los otros inventores, pasaría como veremos una dolorosa odisea al no alcanzar resultados prácticos por falta de apoyo oficial.



#### 24.139.—Submarinos



Conocidas son las penalidades y amarguras padecidas por los tres inventores españoles de sumergibles, que presentaron al Gobierno sus proyectos en la segunda mitad del siglo XIX: Cosme García, Narciso Monturiol, con sus dos *Ictineos* y el teniente de navío Isaac Peral.

Estos hechos no eran nuevos. Mucho tiempo atrás, en 1603, otro español, Jerónimo Ayanz, presentaba un proyecto de barca submarina de madera, movida por remos, que también sufriría algunas vicisitudes.

Sin embargo, no es tan conocido que el logroñés Cosme García Sáez tenía un hijo, Juan García Porres, que había embarcado con el padre durante algunas de sus pruebas y que,

El 30 de abril de 1898, cuando la guerra contra los Estados Unidos, García Porres presentó solicitud al ministro de Marina acompañando planos y datos explicativos, y ofreciendo sus servicios para iniciar la urgente construcción de un submarino pequeño pero eficiente, que podía sorprender a la escuadra enemiga inutilizando sus buques.

El ministro designó una comisión que, tras el estudio de la documentación y explicaciones del autor, emitió un informe, que tras algunas conclusiones decía: «que sólo en algún caso en extremo excepcional, podría ser considerada la embarcación como arma de guerra y que restringida su eficacia a casos si no imposibles en extremo, remotos, no procedía someterla a nuevos ensayos».

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

24.140.—Pintores



Una Real Orden de 8 de octubre de 1870 crea la plaza de pintor en los buques de primera y segunda clase. La orden decía así: «Penetrado el almirantazgo de la necesidad de que en los buques de la Armada haya una persona inteligente en pintura, que reúna los conocimientos necesarios para prepararlas y que al mismo tiempo enseñe su economía a los encargados de usarlas, lográndose de este modo una ventaja de consideración, ha acordado lo siguiente: 1º) Se crea una plaza de pintor en los buques de primera y de segunda clase, con el haber anual de 1.440 y 1.080 pesetas, respectivamente, disfrutando asimismo ración ordinaria de la Armada. 2º) La pintura de los buques y todos los utensilios que se destinan a su uso estarán a cargo de los pintores, los que serán responsables de su conservación y consumo. 3º) Los pintores usarán el mismo traje que los demás individuos de Maestranza, con los que alternarán para los alojamientos. 4º) En los buques de primera clase en que haya de reglamento dos segundos calafates, se suprimirá uno de ellos, a fin de no gravar al erario con la nueva clase que se crea».

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

doctor Victorino Rodríguez, fusilado también ese día junto a los marinos Liniers y Gutiérrez de la Concha.

La recuperación de las cenizas y su posterior traslado a España para ser depositadas definitivamente en el Panteón de Marinos Ilustres mejoró las relaciones entre España y Argentina, bastante deterioradas, y en nombre del gobierno español el vicecónsul español envió una nota al presidente de la República, expresándole «su gratitud y reconocimiento por su piadosa acción». Del documento, publicado más tarde en la prensa argentina, son las siguientes frases:

«Gracias a la magnanimidad de V. E. las cenizas de estos malogrados españoles reposarán en tierra consagrada por el culto católico, y sus familias, descendientes y compatriotas, tendrán el dulce consuelo de ver honradas las memorias de tan ilustres patricios, modelos de lealtad y virtudes...» «La nación española, siempre noble y magnánima, sabrá agradecer a V. E. este acto de generosa hidalguía, y su grato recuerdo será un nuevo vínculo que estreche más la unión y fraternidad que existe entre sus hijos y la gran familia argentina.»

A así fue.

J. C. P.

24.141.—Las cenizas de Liniers



En los primeros días de marzo de 1861, el presidente de la Confederación Argentina, doctor Santiago Derqui, dispuso que una comisión oficial se dirigiera a Cruz Alta, con el fin de localizar y exhumar los restos de Santiago Liniers, virrey que fue de Buenos Aires, y de sus compañeros fusilados en Cabeza del Tigre el 26 de agosto de 1810, por no haberse querido sumar a la revolución.

Se daba la circunstancia de que el primer mandatario argentino era sobrino-nieto del

MARINOGRAMA NÚMERO 315

MARINOGRAMA NÚMERO 315																
Fw DOBLAN																
1	L	O	S	E		H	O	M	B	R	E	S		11	K	
12	J	13	B	14	A	15	H	16	A	17	D	18	B	19	I	
20	U	N	C	A		N	O	S		D	E	N		21	R	
22	L	23	C	24	O	25	B	26	H	27	J	28	G	29	I	
30	P	E	N	A		N	O		P	U	E	D	E	31	A	
32	H	33	H	34	S	35	E	36	R	37	N	38	O	39	F	
40	N		S	E	R		P	E	O	R	E	S		41	F	
42	U	N		P	I	E		E	N		E	L		43	F	
44	N	44	D	45	G	46	B	47	A	48	F	49	A	50	A	
51	M	A	R		Y		O	T	R	O		E		60	N	
61	L	A		64	K	65	B	66	M	67	M	68	O	69	M	
70	M	P	R	E		A	R	E	N	A		S	I	E	71	N
72	K	73	N	74	K	75	G	76	D	77	M	78	A	79	B	
80	R	A	I	D	O	R	E	S		91	E	92	D	93	F	
94	F	94	K	95	A	96	J	97	D	98	L	99	H	100	N	
101	R	A	I	D	O	R	E	S		101	E	102	D	103	F	
104	I	A	M		S	H	A	K	E	S	P	E	A	105	N	
106	F	106	G											106	N	
107	R	E														

# MARINOGRAMA NÚMERO 316

Por DOBLAN

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

## DEFINICIONES

## Palabras

A.—Medir el contorno de una isla, cabo o porción saliente de la costa .....	82 53 7 42 54
B.—Gobernar y dirigir en la mar una embarcación .....	55 79 98 86 70 49
C.—Navegar al filo del viento en un río o canal .....	78 48 84 80 34 18 111
D.—Armero francés (1806-1873). Fabricó balas de diversas formas, algunas explosivas, para la caza de fieras y balas arpones para la pesca de las ballenas .....	60 50 90 58 51 109 38
E.—Almirante norteamericano.—En noviembre de 1947 se le nombró Comandante en Jefe de las Fuerzas Navales norteamericanas en el Atlántico oriental y en el Mediterráneo .....	69 59 71 106 31 62 44
F.—Arte de pesca formado por dos conos concéntricos de red .....	34 94 108 97 6 65 103 92
G.—Embarcación de dos palos y vela cuadra .....	20 101 26 73 77 35 64 40 15
H.—Limpieís y déis sebo a los fondos de las embarcaciones .....	37 105 43 28 63 32 13 46 68 47
I.—Recobrad de los enemigos la embarcación que habían apresado .....	5 24 52 76 56 1 27 41
J.—Vela triangular que se enverga al palo solamente .....	100 8 96 17 30 104
K.—General de la mar inglés (1610-1653). Participó en la batalla de Portland y murió en el combate de Galbard a bordo del <i>Resolution</i> .....	102 61 10 16 72
L.—Teniente General de la Armada española (1716-1795). Prestó a España grandes servicios en beneficio de las ciencias y artes .....	83 88 22 36 23
M.—Lugar en la costa que ofrece seguridad a las naves para las operaciones de tráfico y armamento .....	45 75 107 95 93 21
N.—Dícese de las embarcaciones y aparejos de vela triangular .....	9 66 11 12 3 87

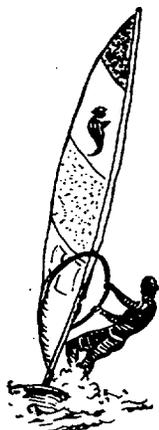
## DEFINICIONES

## Palabras

---

Ñ.—Altura total de la arboladura de un buque .....	$\overline{67} \overline{85} \overline{2} \overline{81} \overline{24} \overline{89}$
O.—Poes. y Nav.: Uno de los doce vientos de la antigua rosa griega, correspondiente al Este actual .....	$\overline{91} \overline{25} \overline{19} \overline{14}$
P.—Arg. Nav.: Desbastad y arreglad un trozo de madera para darle forma y dimensiones de la pieza a construir .....	$\overline{33} \overline{99} \overline{4} \overline{74} \overline{110} \overline{57}$

---



# NOTICARIO



## MARINAS MILITARES

### NACIONAL

#### Actividades con Marinas extranjeras

**Ejercicio STRONG RESOLVE (20 de febrero-10 de marzo).**— Finalizada la segunda fase de este ejercicio, que consistió en misiones de refuerzo, ejercicios de minado y operaciones de control del tráfico marítimo, la fragata *Victoria* participó entre el 7 y el 10 de marzo en los ejercicios de guerra electrónica EW TRIALS, entrando a su finalización en Rosyth (Reino Unido) para la reunión postoperativa; finalizada la escala, inició tránsito de regreso a España en demanda de Ferrol. La fragata *Andalucía*, finalizado el ejercicio, efectuó escala en Aalborg (Dinamarca), del 11 al 13 de marzo, para dirigirse posteriormente a Ferrol.



**Ejercicio DOGU ADKENIZ (20-30 de marzo).**— Las corbetas *Diana* y *Descubierta* participaron en este ejercicio, de tipo INVITEX, organizado por la Marina turca, que se desarrolló en aguas del Mediterráneo oriental y mar Egeo, entre los días 20 y 30 de marzo. Las corbetas salieron de Cartagena el día 15 de marzo para llegar a Izmir (Turquía) el día 20, para participar en la conferencia preoperativa; finalizado el ejercicio efectuaron escala en Aksaz (Turquía), los días 30 y 31 de marzo, antes de iniciar el tránsito de regreso a la base.

El ejercicio se desarrolló en cuatro fases: en la fase I (20-22 marzo), las unidades participantes se concentraron en Izmir para asistir a la reunión preoperativa; en las fases II (22 - 26 marzo) y III (26 - 28 marzo) se realizaron ejercicios serializados, escolta de convoyes y ejercicios de lanzamiento de armas; en la fase IV (28-30 marzo), de tipo *freeplay*, las unidades se dividieron en dos bandos, uno de los cuales efectuó la escolta de un convoy ante la oposición del otro bando. Asimismo, en esta fase se efectuó un PASSEX con unidades de la STANAVFORMED.



**Ejercicio LISA AZUL 2/95 (12-25 de marzo).**—Ejercicio bilateral hispano-norteamericano para adiestramiento de equipos de operaciones especiales que se desarrolló entre el 12 y el 25 de marzo.

Consistió en la realización de ataques de buceadores a la Base Naval de Puntales, con salto en paracaídas y navegación en *zodiacs*; se realizaron asimismo ataques a buques surtos en la Base de Rota.

Participaron la Unidad de Buceadores de Combate y el NSWU-10 de la Marina norteamericana.



**PASSEX SP/NL (14 de marzo).**—Durante el tránsito de regreso procedente del ejercicio STRONG RESOLVE, el día 14 de marzo la fragata *Andalucía* efectuó un PASSEX con una agrupación holandesa, realizando diversos ejercicios LINKEX Y NAVCOMEX.



**PASSEX SP/US (20 de marzo).**—Durante el tránsito para incorporarse al ejercicio DOGA ADKENIZ, las corbetas *Descubierta* y *Diana* efectuaron el día 20 de marzo un PASSEX con el destructor americano *Kidd*.



**Ejercicio hispano-marroquí MAES 95 (27 de marzo-4 de abril).**—Ejercicio bilateral hispano-marroquí, programado para mejorar el adiestramiento de las unidades participantes y comprobar la interoperatividad de medios y procedimientos entre ambas Marinas.

El ejercicio se desarrolló entre el 27 de marzo y el 4 de abril en aguas del Atlántico y del golfo de Cádiz, participando, por parte española, la corbeta *Infanta Cristina*, el patrullero de altura *Centinela* y unidades de la Flotilla de Aeronaves y, por parte marroquí, la corbeta *Lt. Ar-Rahmani* y dos patrulleros.

El *Centinela* efectuó una escala en Casablanca previa al ejercicio, los días 28 y 29 de marzo, y la *Infanta Cristina* hizo escala en Tánger, del 1 al 4 de abril al finalizar el ejercicio.

## Principales ejercicios y actividades nacionales

**Adiestramiento MCM (27 de febrero-6 de marzo).**—La Flotilla de MCM realizó, entre el 27 de febrero y el 6 de marzo, un ejercicio de adiestramiento específico de guerra de minas, en el que participaron los cazaminas *Guadiana*, *Guadalete* y *Guadalmedina*, y los dragaminas *Sil*, *Júcar*, *Genil*, *Odiel* y *Tajo*, así como el dragaminas francés *Persée*.

El ejercicio se dividió en cuatro fases: en la fase I se efectuó el tránsito a Valencia con ejercicios generales y de minado; la fase II, entre el 28 de febrero y el 2 de marzo, consistió en operaciones de MCM en aguas de Valencia; en la fase III se efectuaron ejercicios generales y de recuperación de minas, finalizando con una escala en Valencia, y durante la fase IV se efectuó el tránsito de regreso a la base.



**PACEX-COMANFEX (5-18 de marzo).**—Ejercicio de unidades de operaciones especiales que se realizó entre el 5 y el 18 de marzo, con la participación de la Unidad de Operaciones Especiales del Tercio de Armada, el submarino *Tramontana*, la corbeta *Descubierta*, el patrullero *Javier Quiroga* y helicópteros de la Flotilla de Aeronaves, y en el que colaboraron en diversos acceimientos el remolcador *Cartagena*, el Tercio de Levante de Infantería de Marina, dos aviones AV 8 de la Flotilla de Aeronaves, aviones T-10 y T-19, y el destacamento EADA del Ejército del Aire y unidades del Ejército de Tierra basadas en La Algameca y Tentegorra.

El ejercicio se desarrolló en aguas de Cartagena, dividiéndose en dos fases:

- La fase I, del 7 al 13 de marzo, consistió en adiestramiento de equipos operativos con buques de superficie, submarinos, aviones y helicópteros, incluyendo lanzamiento de paracaidistas y acción directa sobre objetivos en tierra, ejecutándose un tema táctico en Isla Grosa con demoliciones y ejercicios de tiro; asimismo, se efectuaron ejercicios de *rendez vous* en la mar entre helicópteros y buques de superficie y submarinos.
- La fase II, del 14 al 17 de marzo, consistió en el adiestramiento de equipos operativos en técnicas de infiltración paracaidista, incluyendo la ejecución de un tema táctico con lanzamiento de paracaidistas, conducción aerotáctica y acción directa sobre objetivos en tierra.

**Adiestramiento 31.ª Escuadrilla (13-16 de marzo).**—Del 13 al 16 de marzo, las fragatas *Cataluña*, *Extremadura* y *Baleares*, de la 31ª Escuadrilla, efectuaron un ejercicio de adiestramiento embarcando alumnos de la Escuela Naval Militar y de las Escuelas de Transmisiones, Máquinas y Especialistas de la Armada.



**Adiestramiento 2.ª Escuadrilla MCM (13-16 de marzo).**—Del 13 al 16 de marzo, los dragaminas *Júcar*, *Odiel*, *Tajo* y *Ebro* realizaron ejercicios de MCM, de tiro y marineros en aguas de Cartagena para adiestramiento básico de las unidades.



**Adiestramiento 1.ª Escuadrilla MCM (20-24 de marzo).**—Del 20 al 24 de marzo, los cazaminas *Guadalete*, *Guadiana* y *Guadalmedina* realizaron ejercicios de MCM, de tiro y marineros en aguas de Cartagena para adiestramiento básico de las unidades.



**Adiestramiento TEAR (21-29 marzo).**—El Grupo de Artillería de Desembarco y la Compañía de Carros del Grupo Mecanizado Anfibio del Tercio de Armada realizaron un ejercicio de adiestramiento en el campamento Álvarez de Sotomayor del Ejército de Tierra, en Almería, con la colaboración del buque de desembarco *Hernán Cortés*, que realizó el transporte de las unidades de Rota a Almería.



**Ejercicio ALFEX 01/95 (29 marzo-06 abril).**—Ejercicio de adiestramiento del Grupo Aeronaval, que se realizó entre el 29 de marzo y el 6 de abril, en aguas del Atlántico y golfo de Cádiz, en el que participaron el portaviones *Príncipe de Asturias*, las fragatas *Victoria*, *Canarias* y *Baleares*, el petrolero *Marqués de la Ensenada* y el submarino *Tonina*.

El ejercicio se desarrolló con el siguiente calendario:

29-31 marzo: — Ejercicios de lanzamiento de armas y antisubmarinos en el golfo de Cádiz.

- Demostración aeronaval ante parlamentarios y ante la Asamblea de Capitanes de Yate.
- Calificación de pilotos de helicópteros de las FAMET del Ejército de Tierra.
- 01-03 abril: — Tránsito en demanda de Canarias y ejercicios antisubmarinos.
- 03-04 abril: — Integración en el bando naranja del ejercicio DAPEX del Ejército del Aire, con la realización de ataques aéreos sobre el archipiélago canario.
- 04-05 abril: — Tránsito de regreso a la Península.
- 06 abril: — Integrado en el bando azul del ejercicio DAPEX, colaboró con el Mando Operativo Aéreo en la defensa del territorio peninsular.

### Otras actividades

*Campaña Antártica Verano Austral 94/95 (01 diciembre 94-29 abril 95).* El *Hespérides* salió de Punta Arenas (Argentina) el día 5 de marzo, iniciando el tránsito de regreso a España, durante el cual realizó la campaña de investigación «Patrones latitudinales en la regulación planctónica oceánica» que finalizó en Tenerife el 15 de abril. Durante el viaje de regreso efectuó una escala en Buenos Aires (Argentina), de 12 al 15 de marzo, y otra en Río de Janeiro (Brasil), del 21 al 24 de marzo.



*LXVI Crucero Instrucción buque-escuela Juan Sebastián de Elcano (8 enero-14 julio).*—Continuando con el Crucero de Instrucción del presente año, el *Juan Sebastián de Elcano* efectuó escalas en La Guaira (Venezuela), del 15 al 20 de marzo, y en San Juan de Puerto Rico, del 26 de marzo al 1 de abril.

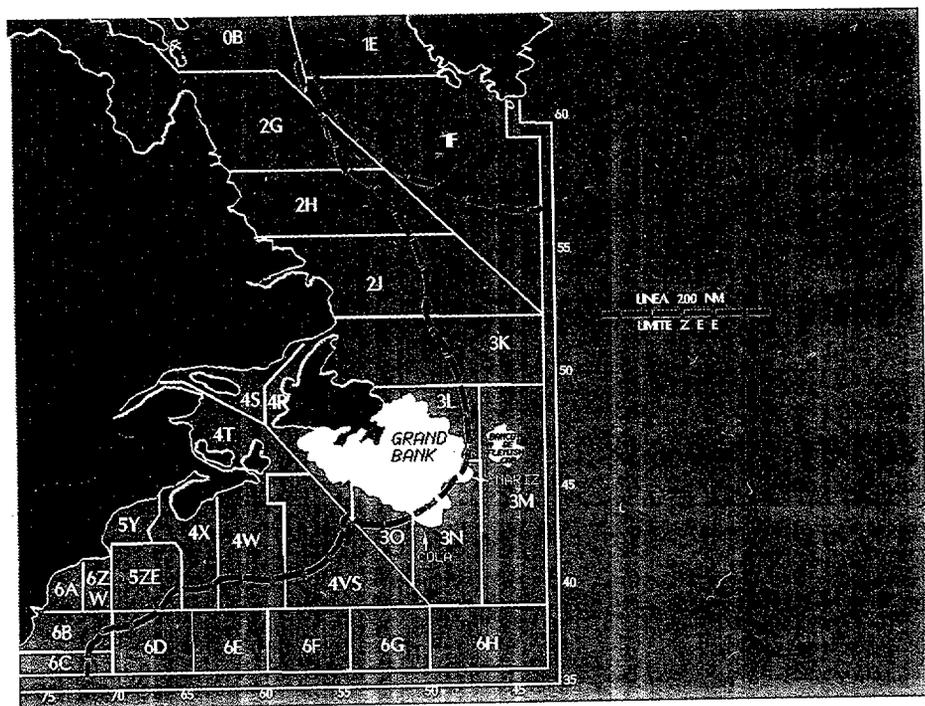


*Campaña Vigilancia Pesca «Chilreu» (1 febrero-8 abril).*—El *Chilreu* continuó durante el mes de marzo la campaña que, en colaboración de la Secretaría General de Pesca Marítima del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, realiza para la conservación de los recursos pesqueros y vigilancia de la legislación pesquera nacional y acuerdos internacionales.

Hasta el 3 de marzo efectuó vigilancia de los caladeros de la región pesquera suratlántica, para dirigirse posteriormente, hasta el 9 de marzo, a la región surmediterránea y, entre el 9 y 28 de marzo, a las regiones levantina, tramontana y balear. A partir del 29 de marzo inició tránsito hacia Ferrol, vigilando las regiones pesqueras surmediterránea y suratlántica.

**Campaña Vigilancia Pesca Caladero NAFO.**—El día 10 de marzo salió de Cádiz el patrullero de altura *Vigia* para dirigirse a las zonas de la NAFO (Organización Pesquera del Atlántico Noroccidental), donde se incorporó al programa internacional de vigilancia e inspección de las actividades pesqueras de los países miembros de la NAFO, con inspectores de pesca nacionales y de la Comunidad Europea embarcados, así como para proporcionar apoyo logístico y protección a la flota pesquera nacional.

El día 26 de marzo, el patrullero *Serviola* salió de Ferrol y, el 3 de abril, el patrullero *Centinela* de Las Palmas, en demanda de la misma zona NAFO para incorporarse a las tareas de inspección y protección de la flota pesquera.



**Operación SHARP GUARD.**—Durante todo el mes de marzo participaron en las operaciones de embargo a la antigua Yugoslavia las fragatas *Asturias*, integrada en la Fuerza Marítima de Contingencia de la UEO (WEUCON-MARFOR) y la *Reina Sofía* en la STANAVFORMED.

En el cuadro anexo se observa el resumen de la participación de la Armada desde el comienzo de las operaciones en el Adriático.



## Resultados del control del embargo a los países de la antigua Yugoslavia (Continuación)

Buque	Operación	Agrupación	Comienzo operación	Fin operación	Buques interrogados	Buques desviados	Buques visitados
<i>Marqués de la Ensenada</i>	MARITIME MONITOR	STANAVFORLANT	11-09-92	21-10-92			
<i>Marqués de la Ensenada</i>	MARITIME GUARD	STANAVFORMED	06-02-93	18-03-93			
<i>Marqués de la Ensenada</i>	SHARP GUARD	TF-440	20-08-93	27-09-93			
<i>Marqués de la Ensenada</i>	SHARP GUARD	Petroleros	01-06-94	24-07-94			
<i>Marqués de la Ensenada</i>	SHARP GUARD	Petroleros	01-02-95	28-02-95			
<i>Marín Álvarez</i>	ALFA BRAVO	ALFA BRAVO	31-05-93	16-06-93			
<i>Numancia</i>	SHARP GUARD	STANAVFORLANT	27-08-93	06-10-93	1	0	2
<i>Numancia</i>	SHARP GUARD	STANAVFORMED	04-06-94	20-09-94	676	5	28
<i>Príncipe de Asturias</i>	ALFA BRAVO	TG 81.01	10-12-94	21-12-94			
<i>Reina Sofía</i>	SHARP GUARD	STANAVFORLANT	18-06-93	27-08-93	87	0	16
<i>Reina Sofía</i>	SHARP GUARD	STANAVFORMED	14-12-94	05-04-95	225	9	25
<i>Santa María</i>	SHARP GUARD	STANAVFORLANT	04-02-94	04-06-94	86	0	5
<i>Santa María</i>	SHARP GUARD	STANAVFORMED	05-04-95				
<i>Siroco</i>	SHARP GUARD	Submarinos	19-03-94	04-05-94			
<i>Tramontana</i>	SHARP GUARD	Submarinos	26-09-94	11-11-94			
<i>Velasco</i>	ALFA BRAVO	ALFA BRAVO	02-11-92	18-11-92			
<i>Victoria</i>	MARITIME MONITOR	STANAVFORLANT	07-09-92	26-09-92	17	0	0
<i>Victoria</i>	SHARP GUARD	STANAVFORLANT	18-10-93	04-02-94	60	1	6
<i>Victoria</i>	SHARP GUARD	STANAVFORMED	20-09-94	14-12-94	78	0	4
<i>Victoria</i>	ALFA BRAVO	TG 81.01	14-12-94	21-12-94			
					<b>3.994</b>	<b>77</b>	<b>280</b>

Resultados del control del embargo a los países de la antigua Yugoslavia

Buque	Operación	Agrupación	Comienzo operación	Fin operación	Buques interrogados	Buques desviados	Buques visitados
Andalucía	SHARP VIGILANCE/FENCE	WEUCONMARFOR	04-10-92	12-01-93	642	12	31
Andalucía	MARITIME GUARD	STANAVFORMED	17-05-93	18-06-93	43	0	3
Andalucía	SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	20-06-94	19-10-94	52	1	3
Aragón	ALFA BRAVO	ALFA BRAVO	08-01-93	22-01-93			
Asturias	SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	26-07-93	19-11-93	244	8	16
Asturias	SHARP GUARD	STANAVFORMED	21-01-95	23-04-95	59	14	24
Baleares	MARITIME MONITOR	STANAVFORMED	16-07-92	21-07-92	0	0	0
Baleares	SHARP FENCE/SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	01-04-93	20-07-93	747	10	89
Baleares	SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	20-10-94	20-01-95	46	1	3
Castilla	ALFA BRAVO	ALFA BRAVO	23-10-92	01-11-92			
Castilla	ALFA BRAVO	ALFA BRAVO	04-11-92	18-11-92			
Castilla	ALFA BRAVO	ALFA BRAVO	14-04-93	29-04-93			
Castilla	ALFA BRAVO	ALFA BRAVO	17-09-93	01-10-93			
Cataluña	MARITIME GUARD	STANAVFORMED	12-01-93	01-04-93	748	15	24
Cataluña	SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	05-03-94	20-06-94	9		1
Cataluña	ALFA BRAVO	TG 81.01	10-12-94	21-12-94			
Extremadura	SAHRP VIGILANCE	WEUCONMARFOR	25-07-92	24-09-92	149	0	0
Extremadura	SAHRP GUARD	WEUCONMARFOR	20-11-93	05-03-94	25	1	0
Hernán Cortés	ALFA BRAVO	TG 81.01	10-12-94	21-12-94			

**Colaboración CALOPCO Marroquí (06-24 de marzo).**—Entre el 6 y el 24 de marzo, la corbeta *Ar-Rahmani* de la Real Marina marroquí efectuó la CALOPCO en Cádiz bajo la supervisión de la CEVACO, con la colaboración de la corbeta *Infanta Cristina*.

## Visitas

**Cartagena.**—Durante los días 27 de febrero a 5 de marzo, efectuó escala en el puerto de Cartagena el submarino portugués *Albacora*.

Pertenece a la clase francesa *Daphné*; fue construido en Nantes y entregado en 1967. Es el primero de los tres con que cuenta la Marina portuguesa.

Su dotación realizó diversos ejercicios y prácticas en el simulador de la Base de Submarinos.

A. P. P.

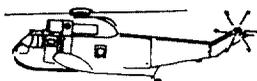
## Disposiciones oficiales

**Reserva transitoria.**—La Orden Ministerial número 431/03175/95, de 10 de marzo (BOD número 52), fija los números máximos autorizados para el pase a petición propia a la situación de reserva transitoria durante el año 1995. En la misma se especifican los cupos por cuerpos, escalas y números de escalafón.



**Viviendas militares.**—La Resolución número 42/1995 de 21 de marzo (BOD número 63), del director general gerente del Instituto para la Vivienda de las Fuerzas Armadas, regula el régimen de adjudicación y uso de aparcamientos y plazas de garaje.

G. Y.



## CONSTRUCCIÓN NAVAL

## Cambios corporativos en «Bazán»

La Empresa Nacional «Bazán» ha dado un importante paso adelante para ser el responsable principal del proyecto y construcción de los buques de guerra, incluidos sus sistemas de combate.

A este fin, recientemente el Grupo Indra ha cedido un 2 por 100 de su participación en el *holding* Saes Capital a «Bazán» que ahora controlará el 51 por 100, quedando el 49 por 100 restante en manos de Indra.

A su vez, Saes Capital tiene el 51 por 100 de Saes (Sociedad Anónima de Electrónica Submarina), cuyo 49 por 100 es propiedad de Thomson Sintra, filial de Thomson, poderoso grupo francés de electrónica de defensa. SAES se constituyó agrupando los activos en el área de electrónica submarina de «Bazán» e Inisel.

Por otra parte, Saes Capital también posee el 50 por 100 de Sainsel, Sistemas Navales, estando el 50 por 100 restante en poder de Sainco del Grupo Abengoa.

De esta forma, «Bazán», por medio de su participación mayoritaria en Saes Capital y de su propia factoría Faba en San Fernando, podrá coordinar mejor el desarrollo e integración de los sistemas de combate navales. Se cierra así un período de dudas y controversias en cuanto a la asignación de la responsabilidad de los sistemas de combate navales.

Finalmente, se ha decidido como solución más racional y conveniente asignar la responsabilidad total del buque y sus sistemas, incluido el de combate, a un único contratista principal, la Empresa Nacional «Bazán».

N.

## EXTRANJERO

## Alemania

*Nuevos cometidos para un patrullero.*—El Servicio de Guardacostas alemán, *Küstenwache*, ha incorporado a su lista de buques el patrullero *Neustrelitz*, que en su día formó parte de la Marina de Guerra germano-oriental y pertenecía a la clase *Sassnitz* o *Proyecto 151* de patrulleros armados con misiles. La profunda remodelación sufrida ha consistido en reemplazar sus diesel de origen soviético *M520* de 5.400 CV por dos motores *MTU* de 4.406 CV, con lo que su velocidad máxima ha bajado de 37 a 25 nudos; asimismo un cañón *Bofors* de 40 mm ha sustituido a los dos de 76 mm y 30 mm soviéticos, eliminándose los ocho misiles antibuque *SS-NX-25*.



**Colisión de un submarino.**—La fragata británica HMS *Battleaxe*, del Tipo 22, colisionó con un submarino alemán la última semana de enero, durante un ejercicio antisubmarino nocturno en el canal de la Mancha. El submarino, *U-14*, del Tipo 206, se encontraba a cota periscópica cuando ocurrió la colisión, por lo que tuvo que salir a superficie inmediatamente después del accidente para evaluar los daños sufridos en dos tubos lanzatorpedos vacíos y en un lastre. El buque de superficie sufrió daños en su casco y hélice. No hubo que lamentar desgracias personales y ambos buques pudieron regresar por sus medios a la base naval de Portland para reparar las averías.

## Australia

**Nuevo cazaminas.**—El nuevo cazaminas de la clase *Gaeta* modificada, encargado por la Marina australiana en agosto de 1994, tendrá un desplazamiento de 720 toneladas y será construido por los astilleros Australian Defence Industries. El primero de esta serie de seis cazaminas entrará en servicio en 1998, y el último en el 2002. El sonar de profundidad variable *GEC Marconi Tipo 2093* fue preferido al estadounidense *AN/SQQ-32*, debido a su mejor rendimiento en aguas poco profundas. Los cazaminas llevarán dos pequeños vehículos submarinos *Bofors SUTEC Double Eagle* para la destrucción de minas y podrán remolcar la rastra de influencia *Mini Dryad*. La propulsión en los tránsitos la proporciona un motor diesel *Fiat-GMT* unido a una hélice de paso variable, mientras que durante las operaciones de MCM tres propulsores a chorro *Riva Calzoni* moverán estos buques.



**Maniobras navales.**—La política actual australiana de conseguir mejores relaciones con sus vecinos del SE asiático ha motivado la realización de las mayores maniobras navales combinadas de su Marina en los últimos 50 años. Los ejercicios, denominados *Kakadu II*, se desarrollarán en el área comprendida entre Timor y Arafura, participando buques de Indonesia, Malasia, Singapur, Tailandia, Nueva Zelanda y el contingente británico de Hong Kong. Los EE. UU., miembro del ANZUS, no tomarán parte, debido a la política norteamericana de no realizar maniobras con Nueva Zelanda, país que ha prohibido la entrada en sus puertos a los buques con propulsión o armamento nuclear. La Marina australiana participará con cinco fragatas, dos destructores, dos submarinos, dos buques de aprovisionamiento y cuatro patrulleros, además de unidades de buceadores.

## China

**Llegada del submarino clase «Kilo».**—Las Marinas occidentales han seguido con interés el tránsito del submarino clase *Kilo* transportado a bordo

del carguero chipriota *Sea Tern*. Aunque este carguero, capaz de transportar un submarino de 3.000 toneladas en su cubierta superior, arbola pabellón chipriota, sus propietarios son noruegos y se encuentra registrado en una compañía británica. El largo tránsito desde las frías aguas del Báltico hasta las más cálidas del mar de la China meridional ha durado más de un mes. La adquisición de este submarino constituye el inicio de un programa de modernización de la flota submarina china, compuesta en su mayoría por anticuados *Romeo*.

## Estados Unidos

**Nuevo destructor.**—El 10 de diciembre de 1994, entró en servicio en la Marina norteamericana un nuevo destructor, el USS *Mitscher* (DDG-72), tercero de la clase *Arleigh Burke*. Construido por los astilleros Ingalls de Pascagoula, Misisipí, desplaza 8.422 toneladas, aunque a partir de este buque y hasta el DDG-79 desplazará 600 toneladas más que sus predecesores, ya que utilizarán los compartimentos vacíos del buque para el almacenamiento de combustible, aumentando así su autonomía. A partir del DDG-79, ese desplazamiento aumentará aún más, hasta 9.217 toneladas, como resultado de un alargamiento del casco, necesario para albergar dos helicópteros. Los *Burke* casi alcanzan el desplazamiento de los cruceros *Aegis* clase *Ticonderoga*, que llevan un 25 por 100 más de misiles; sin embargo los *Burke* tienen mayor supervivencia en caso de un impacto y prestaciones muy superiores a los destructores construidos anteriormente.



**Los portaviones convencionales son una opción más rentable.**—La construcción de portaviones convencionales es la opción más económica para abaratar costes, pero afectaría a la flexibilidad operacional de una fuerza naval, de acuerdo con lo expresado en un informe del General Accounting Office (GAO) del Congreso de los EE.UU. El informe especifica que un fuerza de combate con un portaviones convencional requeriría menos fondos presupuestarios que una fuerza basada en un portaviones nuclear. El GAO especifica que los buques convencionales son más baratos de construir, modernizar y dar de baja. Reemplazar los actuales portaviones nucleares por otros similares pero de propulsión convencional, hasta el año 2035, costaría 35.000 millones de dólares, mientras que ese mismo programa de sustituciones por buques nucleares costaría 80.000 millones de dólares. Actualmente está aprobada la construcción de los portaviones nucleares *CVN 75* y *CVN 76* en los astilleros de Newport News, estando pendiente de aprobación la construcción del *CVN 77* para el año 2002, con varias opciones para su adquisición.



**Maniobras con Albania.**—El buque de desembarco LPD *Ponce* y la 22.ª Unidad Expedicionaria de la Infantería de Marina de los Estados Unidos han participado recientemente en los primeros ejercicios navales realizados con Albania, que han consistido básicamente en un adiestramiento en operaciones de búsqueda y salvamento en la costa albanesa.



**Baja de cuatro acorazados.**—Los últimos cuatro acorazados existentes en la Marina norteamericana que se encontraban en la reserva desde hace varios años han sido definitivamente dados de baja, de acuerdo con las órdenes dadas por el Secretario de la Marina John Dalton. Esta decisión permite tres opciones: venta a un tercer país, desguazarlos o convertirlos en museos. Los buques son el *Iowa*, *Missouri*, *New Jersey* y *Wisconsin*, y se encontraban perfectamente conservados. Su vuelta al servicio activo supondría un costo de 13.000 millones de pesetas por cada uno, y su mantenimiento anual en situación de actividad unos 10.000 millones. A su vez la conservación anual le estaba suponiendo al presupuesto de la Armada 52 millones de pesetas. Estos acorazados, que fueron construidos al final de la segunda guerra mundial y tuvieron una activa participación en la guerra del Vietnam, volvieron a ser reactivados en la década de los 80, interviniendo los *Wisconsin* y *Missouri* en la guerra del Golfo como baterías flotantes, con sus potentes cañones de 406,4 mm.



**Venta de fragatas FFG.**—El Congreso de los EE. UU. ha aprobado la cesión de ocho fragatas *Oliver Hazard Perry*, de la misma clase que las españolas, a terceros países. Seis de estas fragatas ya han encontrado un país comprador: *Duncan*, a Grecia; *Antrim* y *Flatley*, a Turquía; *Jack Williams*, a Bahrein; *Copeland*, a Egipto y *Mahlon S. Tisdale*, a Omán, estando pendientes de transferirse otras dos FFG.

## Francia

**Venta de patrulleros a Kuwait.**—Francia ha ganado el concurso para la construcción de ocho patrulleros para Kuwait por un importe de 444 millones de dólares. Los buques serán construidos por los astilleros *Constructions Mecaniques*, de Cherburgo, que deberán entregar el primer patrullero en 1997. Estas unidades, denominadas *P-37BR*, con un desplazamiento de 250 toneladas y 40 metros de eslora, estarán equipadas con misiles *MM15* superficie-superficie. Ésta es la tercera venta francesa de buques al exterior en los últimos seis meses, después del contrato para la construcción de tres submarinos clase

Agosta para Paquistán y la venta de dos fragatas clase *La Fayette* a Arabia Saudí. Kuwait ha convocado también un concurso internacional para la construcción de cuatro corbetas armadas con misiles.



**Nuevo submarino nuclear.**—Los ingenieros de la DCN se encuentran trabajando en el diseño de un nuevo submarino nuclear de ataque para la Marina francesa, que sustituiría a la clase *Rubis* a partir del año 2005. Los astilleros de la DCN, en Cherburgo, construyen cuatro submarinos balísticos de nueva generación clase *Le Triomphant*, pero a partir del año 2005 se encontrarán sin carga de trabajo. El futuro submarino de ataque, denominado *SNA-NG* (Submarino Nuclear de Ataque de Nueva Generación), será construido en una serie de cuatro unidades, con tecnología *stealth* y mayor cota que los SSN *Amethyste*, contando entre sus armas con misiles de crucero de lanzamiento vertical.

## Holanda

**Creación de un Servicio de Guardacostas.**—Holanda está formando un Servicio de Guardacostas para sus territorios de ultramar, en el mar Caribe, para cubrir el espacio marítimo comprendido entre el este de Puerto Rico y el norte de Venezuela. En un acuerdo con los gobiernos de las cinco islas de la Antillas holandesas y la de Aruba, se acordó que el nuevo Servicio de Guardacostas desempeñará un papel esencial en las operaciones antidrogas, en colaboración con la Marina y el Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos. La jefatura de este servicio se instalará en la isla de Curaçao, con base en Aruba y St. Marten. La antigua colonia holandesa de Surinam se verá también beneficiada por esta vigilancia, que incluirá algunas unidades de la Marina holandesa, entre ellas la fragata *Karel Doorman*.

## Israel

**Maniobras combinadas con Marinas árabes.**—La Marina de Israel llevará a cabo maniobras navales con Marinas árabes en el Mediterráneo, ejercicios en los que participarán también buques estadounidenses y franceses. Las maniobras, sin precedentes e ideadas inicialmente con Túnez, incluirán unidades navales de Egipto, Arabia Saudí, Omán, Qatar, Bahrein y Marruecos. Estos ejercicios combinados nacen del Comité Multinacional de Seguridad, creado dentro del proceso de paz Arabe-Israelí de octubre de 1991.

Canadá dirigirá los ejercicios, concebidos para comprobar la cooperación naval en la región en el caso de que ocurriese un accidente en alta mar. Israel firmó un tratado de paz con Egipto, en 1979, y su segundo tratado con un país

árabe, Jordania, 15 años después. Actualmente los israelitas están desarrollando una serie de contactos con Marruecos, Omán, Qatar y Bahrein en este sentido. La presencia de una fragata canadiense, la HMCS *Fredericton*, de la clase *Halifax*, en la exposición IDEX de Abu Dhabi, se relaciona con estos ejercicios navales.

## Japón

**Adquisición de un segundo motor «Stirling».**—La Marina japonesa ha dado otro paso adelante en su intento de dotar a sus submarinos convencionales con una propulsión independiente del aire (AIP), al adquirir un segundo motor *Stirling* de los astilleros suecos Kockums. Este motor permitirá a los submarinos japoneses permanecer en inmersión a 4/5 nudos más de dos semanas sin necesidad de dar *snorkel*. Los submarinos japoneses de última generación, con un desplazamiento de 3.000 toneladas, necesitarán un mínimo de cuatro motores *Stirling* en batería, ya que proporcionan una potencia unitaria máxima de 75 Kw. Este motor ha sido experimentado durante cinco años en un submarino sueco de la clase *Nacken*, y actualmente se ha instalado en la nueva clase *Götland*. Australia está igualmente estudiando la posibilidad de instalar un AIP en la nueva clase de submarinos de diseño sueco, cuya primera unidad, el *Collins*, ha sido recientemente botada.

## Noruega

**Acuerdo sobre salvamento de submarinos.**—La Marina noruega ha firmado un acuerdo con la sueca para el salvamento de submarinos. Bajo este acuerdo, la Escuadrilla de Salvamento de Submarinos de Suecia, dotada del vehículo de rescate submarino, de 52 toneladas, *URF (Ubatsraddningsfarkoste)*, comenzará a realizar ejercicios de salvamento con los submarinos noruegos. La cota máxima del *URF* es de 460 metros, que se corresponde con la máxima sonda del mar Báltico, y puede evacuar simultáneamente a 35 personas, cantidad superior a la dotación de cualquier submarino noruego o sueco. Durante la operación de salvamento, el *URF* es transportado por carretera al lugar del accidente, siendo remolcado posteriormente a la posición del *DISSUB* (submarino siniestrado). Su sistema de fijación al *DISSUB* es compatible con el del vehículo de rescate norteamericano *DSRV*. Suecia ya había firmado con anterioridad otro acuerdo para el salvamento de submarinos con Dinamarca.

## Portugal

**Colisión de un submarino.**—El submarino portugués *Albacora*, de la clase *Daphné*, sufrió una colisión con un mercante el pasado mes de enero, en el canal de la Mancha, cuando subía a cota periscopica. El mercante no sufrió

daños apreciables en su casco y el submarino sólo tuvo que lamentar ligeros daños en su vela y mástiles, sin sufrir bajas en su dotación ni pérdidas en su estanqueidad, por lo que pudo regresar a la base británica de Portland, para posteriormente dirigirse a Lisboa y reparar las averías.

## Reino Unido

**Finaliza la primera patrulla del SSBN «Vanguard».**—La primera patrulla del nuevo submarino balístico nuclear HMS *Vanguard* ha finalizado recientemente. El submarino, que entró en servicio en agosto de 1993, embarcó 16 misiles *Trident D5* en la Base Naval norteamericana de Kings Bay, Georgia, para posteriormente dirigirse a Culpport para allí instalar, a finales de noviembre de 1994, las ocho cabezas de combate por misil. La patrulla, con una duración aproximada de tres meses, se inició a comienzos de este año. El segundo SSBN de esta serie, el *Victorious*, se espera que entre en servicio en el primer trimestre de 1995, y quede operativo a finales de año, para ser seguido doce meses más tarde por el *Vigilant*, tercero de la serie. El cuarto y último buque de esta serie, el *Vengeance*, irá más distanciado, debido al retraso sufrido en la orden de construcción.



**Venta de unidades.**—La Marina británica, a través de la DSA (Defense Sales Agency), se está deshaciendo, de una forma rentable para su tesoro, de aquellas unidades dadas de baja recientemente en su lista oficial de buques. En el último año se vendieron seis fragatas del Tipo 21 a Pakistán, cuatro dragaminas a Bangladesh y, en noviembre, cuatro fragatas clase *Broadsword* del Tipo 22 primera generación (*Broadsword*, *Brilliant*, *Brazen* y *Battleaxe*) y tres dragaminas clase *River* (*Helmsdale*, *Humber*, *Ribble*) a Brasil. El próximo lote son los cuatro submarinos clase *Upholder* dados de baja el 31 de diciembre, que habían entrado recientemente en servicio, apareciendo como posible comprador Canadá.

## Suecia

**Proyecto del Submarino 2000.**—El consorcio sueco Kockums ha comprado el 25 por 100 de los astilleros noruegos Mjellen & Karlsen. Esta operación está relacionada con el proyecto noruego de reemplazar los seis submarinos clase *Kobben* por un nuevo tipo a comienzos del año 2000. Noruega considera el Proyecto 2000 sueco como una alternativa válida para esta sustitución, debido a la cooperación técnica entre los astilleros Mjellen y Kockums antes mencionados. Los seis submarinos clase *Kobben* fueron recientemente moder-

nizados en los astilleros Mjellen & Karlsen, así como tres submarinos daneses de la clase *Tumleren*, teniendo, asimismo, a cargo el mantenimiento de la nueva clase noruega *Ula* de diseño alemán.



**Falsos contactos submarinos.**—La Marina sueca ha admitido que algunos contactos submarinos, que inicialmente habían sido atribuidos a submarinos rusos, fueron causados por visones nadando en las proximidades de las sonoboyas. El jefe del Estado Mayor de la Defensa, general Wiktorin, declaró que desde 1992 no se han registrado violaciones reales de su espacio marítimo, y que los contactos submarinos se habían atribuido erróneamente a submarinos rusos, aunque posteriormente todos los intentos para detectar a los intrusos habían fracasado. En cierta ocasión, y cuando se había producido una alarma, se descubrió a un visón nadando en las proximidades de una sonoboya.

## Taiwán

**Entran en servicio nuevos dragaminas.**—La Marina de Taiwán ha dado de alta a los cuatro dragaminas recientemente recibidos de los EE.UU. Los buques izaron su nuevo pabellón en la Base Naval de Tsouying, al sur de Taiwán, recibiendo los nombres de *Yung Yana*, *Yung Tzu*, *Yung Ku* y *Yung Teh*. Estos cuatro buques incrementarán notablemente la capacidad antibloqueo de la Marina de Taiwán, de acuerdo con las declaraciones del jefe del Estado Mayor General, almirante Liu.

# CIENCIA Y TECNOLOGÍA

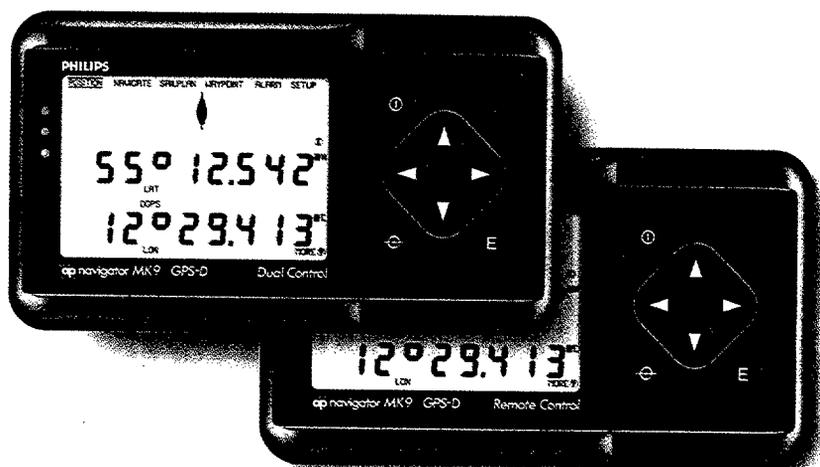
## Sistema de navegación GPS dual

El sistema dual Mk 9 de Philips Navigation A/S permite la presentación en dos lugares diferentes (por ejemplo, derrota y puente) con función de control remoto, siendo ambas presentaciones de iguales prestaciones y actuando independientemente. El sistema se opera mediante ocho teclas; cada una correspondiente a una función. La situación se presenta en milésimas de grado y se actualiza cada segundo. Una de estas teclas corresponde a la función «hombre al agua» (MOB), y al pulsarla se registra automáticamente la situación. Otras funciones son: datos de navegación, con registro de distancia y tiempo de

Llegada a destino; en modo «plan de navegación» (SAILPLAN) puede almacenar nueve derrotas y hasta 99 puntos; la demora y distancia entre etapas se presenta por medio del desplazamiento de la pantalla a través del plan trazado. Puede utilizarse como GPS diferencial, conectándolo con el receptor de radiofaro PBR-1000; con la página del menú SAT INFO, presenta el radiofaro seleccionado sus características y la situación corregida. Su precio es de 171.000 pesetas.

La fotografía siguiente corresponde a esta noticia.

T. T.



## Submarino industrial

Los astilleros Nodosa, de Cangas, han construido el prototipo de un minisubmarino diseñado por la empresa Subibor para fines industriales y científicos, como trabajos en cables y emisarios submarinos, labores de acuicultura, de control y análisis de zonas marinas, e incluso utilizable como medio de rescate y salvamento.

Sus dimensiones son seis metros de eslora, tres de manga y seis toneladas de desplazamiento; su capacidad es de seis personas y cota de trabajo hasta 30 metros. El material empleado es acero al carbono y su coste ronda los 20 millones de pesetas. El diseño tiene la innovación de ser bicasco (tipo catamarán).

El proyecto ha requerido más de 70.000 horas de trabajo e inversiones superiores a los 300 millones de pesetas. Las pruebas iniciales se han llevado a cabo en la ría de Pontevedra, operando desde el puerto de Marín.

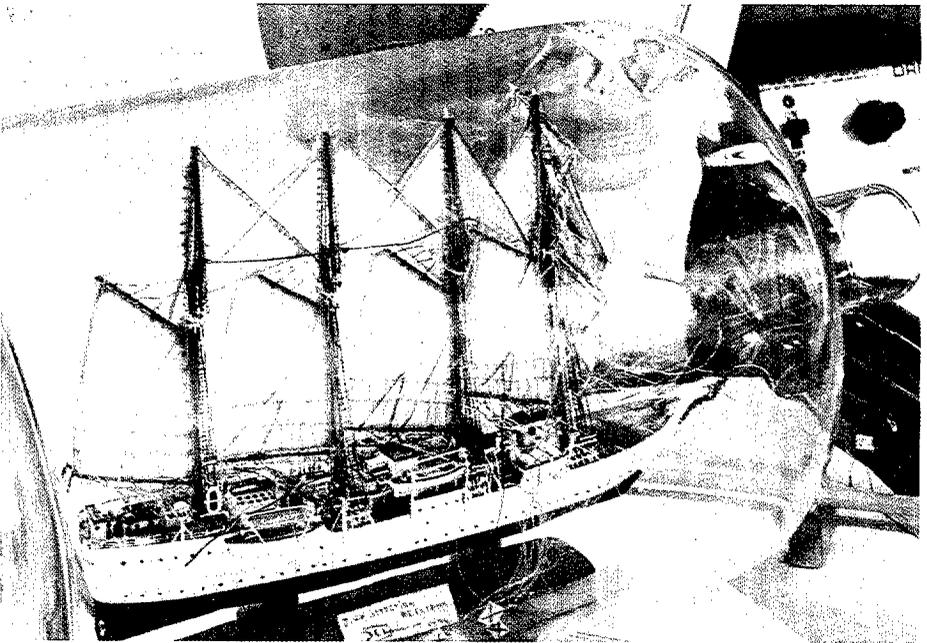
Actualmente, la empresa trabaja en un diseño de mayor capacidad para su promoción como embarcación de recreo en complejos y zonas turísticas.

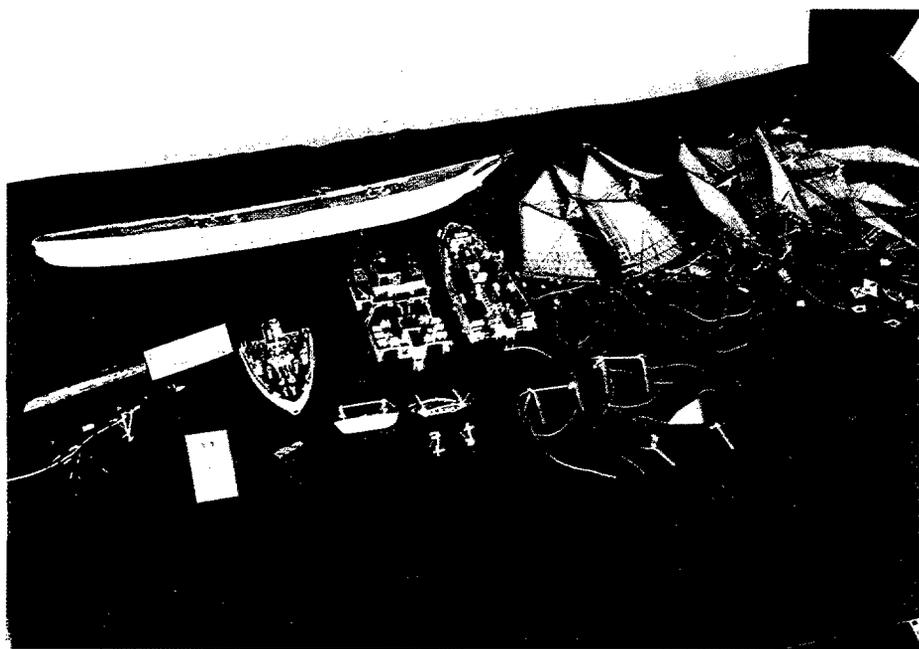
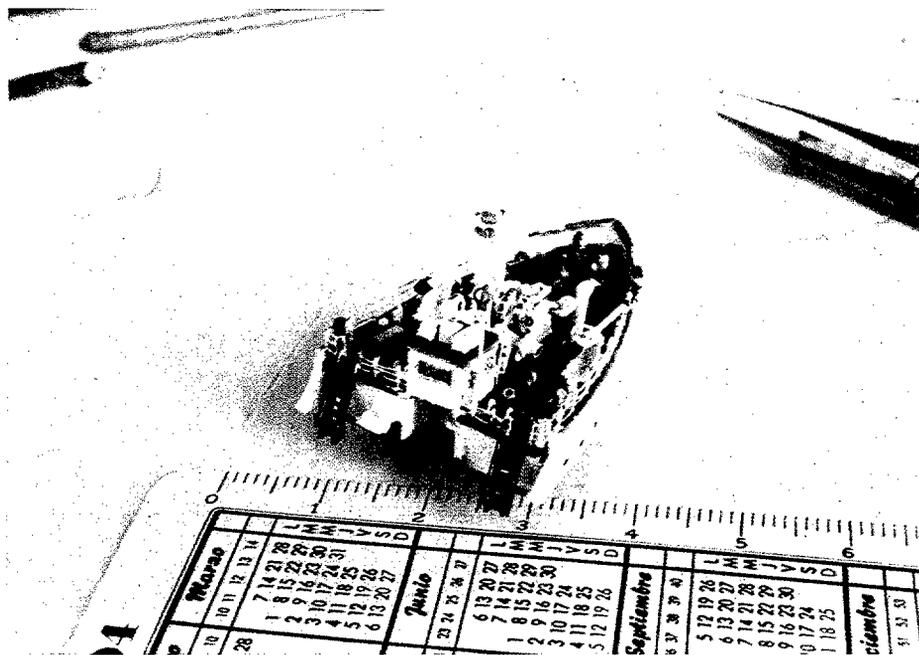
A. P. P.

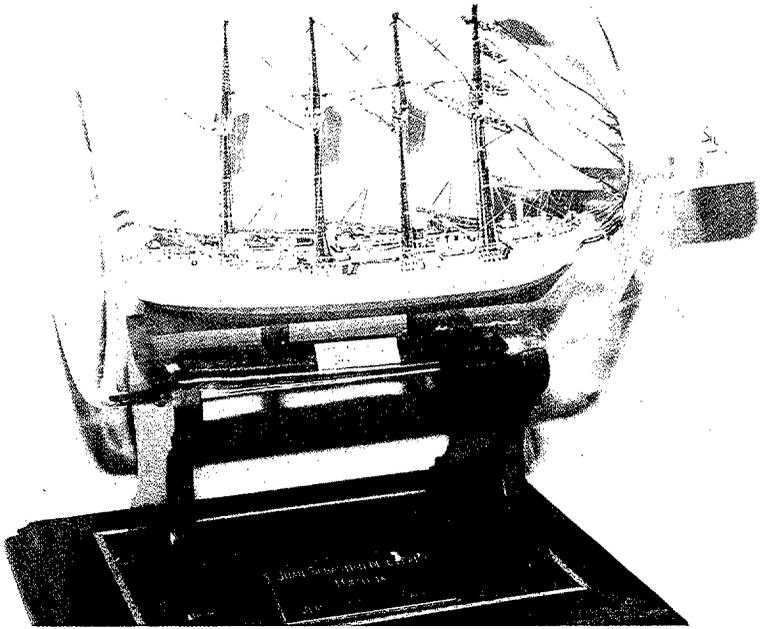
## CULTURA NAVAL

### Modelismo

Dentro de la actividad modelística, tal vez la naval sea la más antigua y cuenta con una parcela, seguramente exclusiva, como es la del embotellado. «Barcos en conserva» los llamaba el inolvidable don Julio Guillén, añadiendo







con su inimitable gracejo que meter un barco en una botella «viene a ser como un parto al revés». Esta curiosa afición artística, nacida en la época romántica de los grandes veleros, a los que tan adecuadamente se presta, tuvo y aún tiene algunos cultivadores capaces de reunir cualidades tan difíciles como la habilidad, minuciosidad, pulso, paciencia y sensibilidad artística para dar como fruto obras a menudo verdaderamente notables, de las que sus autores no se desprendían a ningún precio.

Ofrecemos hoy a nuestros lectores el *Juan Sebastián de Elcano*, nuestro emblemático buque-escuela, primorosamente construido y embotellado por un artista puntero en esta singular especialidad, como es don Juan Rodríguez del Barrio, que lo cedió temporalmente para su exhibición en el Salón Náutico de Barcelona, donde despertó la curiosidad y admiración de los visitantes, incluso de S. M. el Rey, que ya es conocedor de la obra del artista a través del navío *Príncipe de Asturias II*, que se encuentra, también embotellado, en el palacio de la Zarzuela.

De las múltiples fotografías sobre el proceso de construcción y acabado del modelo, hemos escogido las que reproducimos, que muestran el despiece del modelo, un detalle comparativo que ilustra sobre el asombroso grado de miniaturización de la parte del castillo, al buque en una de las fases finales de su «armamento» dentro de la botella, la obra acabada y, finalmente, al autor con su trabajo ya completado, en la que pueden apreciarse sus proporciones.

T. T.

### **Fundación Alvargonzález**

Esta benemérita fundación ha convocado la beca correspondiente al año 1995 de ayuda a la investigación científica y cultural del Real Instituto y Observatorio de la Armada (Astronomía, Geodesia, Geofísica, Metrología e Historia de la Ciencia), por Orden de AJEMA número 609/38290/1995. La beca está dotada con 250.000 pesetas y las condiciones de su concesión figuran en la citada orden (BOD núm. 60).

G. Y.

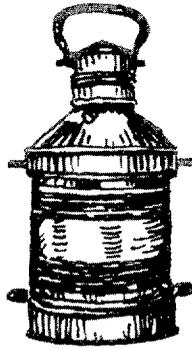
### **Actividades del Grupo «Ancla»**

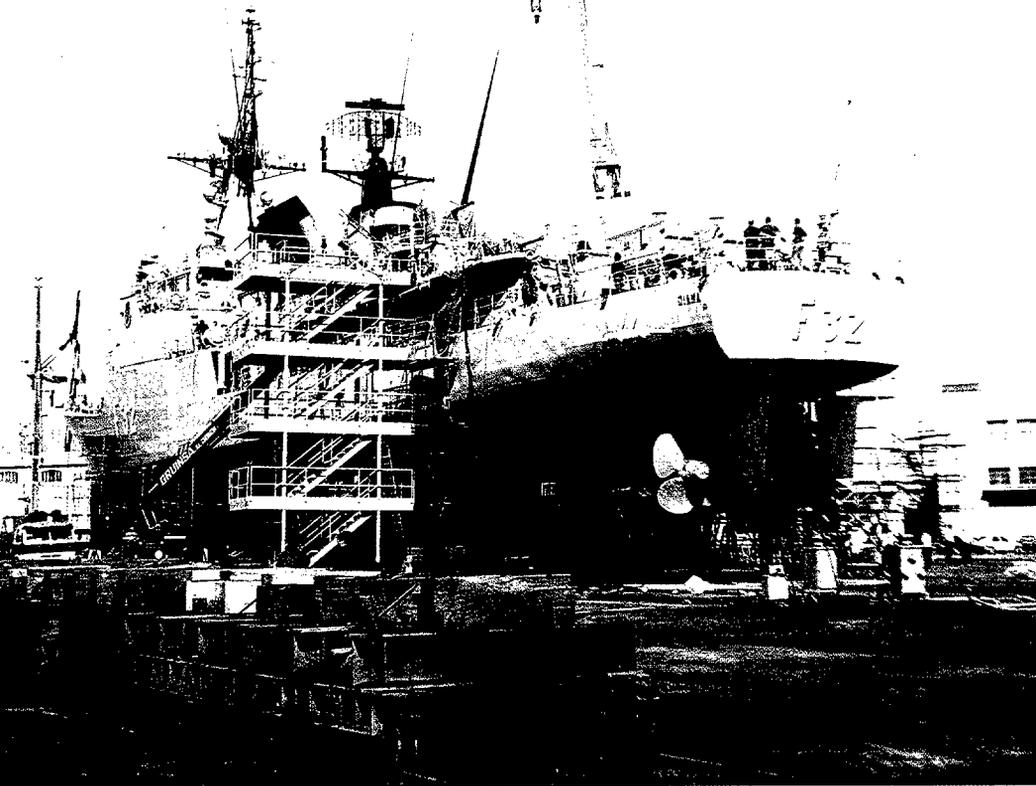
Esta asociación de pintores marinos (o marinos pintores) de la que ya hemos informado en anterior ocasión (octubre, 1994) publica en Ferrol un boletín en el que recoge sus principales actividades. En el que tenemos a la vista (marzo, 1995) se anuncia la composición de los representantes del grupo, presidido este año por el coronel de Infantería de Marina retirado don Eloy Montero Romero, el propósito de celebrar una subasta benéfica, de realizar

exposiciones, cursillos, etc., informando asimismo de las exposiciones en curso. También anuncia la constitución de la Asociación Española de Marinistas en Madrid y la convocatoria de diversos premios y concursos en distintos puntos de España.

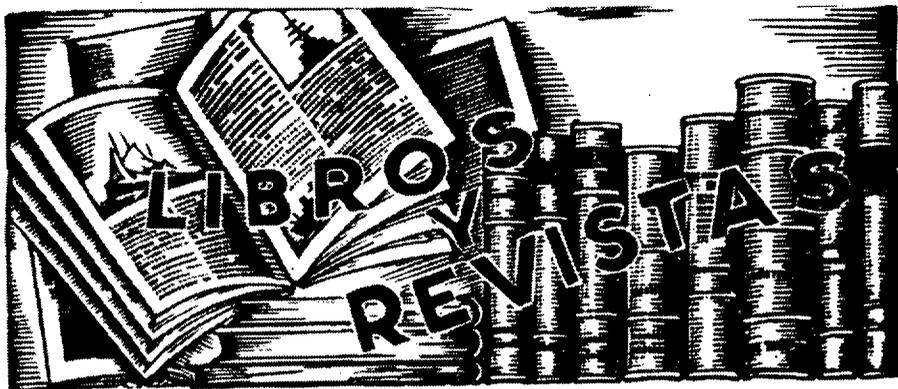
Quienes se interesen por tales actividades o quieran participar en ellas pueden dirigirse al secretario del grupo, don Carlos Barcón, Apartado 187, 15480 Ferrol.

G. Y.





*Corbeta 'Diana F-32'. Autor: Gabriel García Aragón.*



## LIBROS

ELORRIAGA FERNÁNDEZ, Gabriel: **Hacia un cuerpo de ejército europeo.**—  
Fundación para el análisis y los estudios sociales, cuaderno núm. 16;  
125 págs. 500 pesetas.

El texto de esta publicación, que ocupa las primeras 76 páginas, se articula en una *Introducción* y siete capítulos titulados: *Unión Europea y Eurocuerpo*, *Unión Europea*, *OTAN y UEO*, *Entre el Tratado de Roma y el Tratado de Maastricht*, *La Integración de un Brazo Armado*, *El concepto de Ejército Limitado*, *El control de las Crisis* y *La Situación Española*. El resto lo constituye un *Apéndice* en el que figuran las «Disposiciones Relativas a la Política Exterior y de Seguridad» del Tratado de la Unión Europea, el «Primer Debate Parlamentario sobre el Eurocuerpo» del 25 de abril de 1994 y «Gráficos Comparativos de la Evolución Presupuestaria en Defensa y Misiones Exteriores de las FAS».

El autor, que es secretario primero de la Comisión de Defensa del Congreso, plantea la problemática de la creación del Eurocuerpo partiendo de los papeles asignados a la OTAN y a la UEO ante la evolución de sus objetivos y la consolidación de una identidad europea de seguridad a la luz de lo estipulado en el Tratado de Maastricht, que entre sus objetivos incluye «la realización de una política exterior y de seguridad común que incluya, en el futuro, la definición de una defensa común». La organización de un ejército europeo dio su primer paso con la integración de unidades alemanas y francesas, con la posibilidad abierta de la incorporación de otras; estudia las ventajas y dificultades de tal integración y destaca que «el acoplamiento y despliegue de tropas de tierra encierra grandes dificultades que no afectan en igual grado a las

unidades navales y aéreas», así como que «un euroejército multilateral tiene que estudiar la relación conveniente entre su fuerza permanente y las fuerzas movilizables para su ampliación», tratando de lograr una adecuada proporción entre ambas. Actualmente se está pasando por un período de definición de las distintas alianzas y organizaciones de seguridad, de las que se derivan problemas técnicos y de adjudicación de recursos, pero será preciso olvidarse de un concepto autárquico de la defensa nacional, ya que la revolución conceptual impone que la defensa y seguridad sólo pueden plantearse desde un marco multilateral. Hoy se impone la idea de la configuración de una fuerza limitada de dimensiones proporcionadas al carácter también limitado de los conflictos, con el fin principal de evitar que éstos puedan degenerar en grandes.

Junto a los problemas centroeuropeos se destaca la importancia del espacio geoestratégico mediterráneo, pero el autor insiste en que no hay concepción de fuerza armada sin dimensión terrestre; por otro lado, la participación de nuestras unidades de Tierra en el Eurocuerpo la considera como el mejor método para su actualización y compenetración internacional y para su adiestramiento en el nivel operativo de las unidades más avanzadas de Europa. Termina afirmando que objetivo de la integración española en el Euroejército es lograr la seguridad en las tres zonas de interés estratégico que pueden afectarnos: la nacional o propia, la europea (Unión Europea-UEO) y la OTAN, lo que significará la superación del desnivel actual entre el nivel de defensa de la zona norte de la Unión y el de la zona sur.

G. Y.



FONTAINE, Pascal: **La Europa de los ciudadanos**. Editado en español por la Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas. Luxemburgo.

Cuarenta años después del nacimiento de la Comunidad Europea, la perspectiva histórica necesaria para la evaluación de los grandes ciclos de desarrollo de nuestras sociedades permite observar una evidencia: el proceso de unificación europea es ya irreversible, y así podemos apreciar que este proceso ha calado ya en las realidades políticas y económicas. Este proceso, además, en su lógica evolución a través del tiempo, ha cristalizado en algo que se aproxima bastante a lo definitivo. Decimos que se aproxima bastante, pues en las relaciones internacionales, de cualquier tipo que sean, nunca hay nada definitivo, al menos con carácter permanente. Ese algo en el que ahora empezamos a desenvolvernos como tales ciudadanos de una Europa, si no unida sí, en cambio, cohesionada, se denomina el Tratado de Maastricht, una normativa genérica cuya interpretación no resulta fácil, ni mucho menos, para los de a pie, y por eso se dice con insistencia, no siempre fundamentada, que dicho tratado no es más que papel mojado. La realidad, en cambio, es distinta.

Pues bien, en este librito se aclaran muchos conceptos que encierra el espíritu y la letra de Maastricht, tales como las relativas al gran mercado, políticas de progreso, derechos comunitarios, etc.; pero desde el punto de vista de la defensa, echamos de menos el contenido de dicho tratado con respecto a este tema fundamental, íntimamente unido a los anteriores, y ello será, pensamos, porque aún no están consolidadas las líneas maestras de un aspecto tan importante como éste.



J. L. T.

SÁNCHEZ, Jesús, y otros autores: **Paz y prospectiva; problemas globales y futuros de la humanidad**. Editado por la Universidad de Granada, 1995.

Las aportaciones que se recogen en este volumen corresponden a las ponencias que se presentaron en el Foro Internacional que tuvo lugar en el claustro de la Universidad de Granada hace poco tiempo.

El objetivo principal —que se recoge en las páginas de este libro— fue reflexionar acerca de las posibilidades de creación de la paz para el futuro. Se consideró que esta reflexión era necesaria en el ámbito universitario, donde en principio reside parte de la intelectualidad española.

El desarrollo de esta temática se asienta en las relaciones e incidencias del sistema internacional al escenario global, en donde hay que establecer las bases para la paz que, entre otros factores, están influenciadas por las dimensiones humanas, realidad de los procesos que han conducido a los conflictos actuales y, cómo no, por el medio ambiente. Todo ello trae consigo y contribuye a que exista un amplio debate sobre la conceptualización de la paz, y para maximizar todos los logros positivos que se alcancen en estos debates, se propone, con laudable intención, que se deberían establecer centros internacionales de comunicación, tendiendo así a la creación de una auténtica clase global.



J. L. T.

NIETO SOLÍS, José Antonio: **Fundamentos y políticas de la Unión Europea**. Editores Siglo XXI de España, S. A. Madrid, 1995.

Este libro nos presenta los fundamentos sobre los que se asienta el proceso de integración europea y las principales políticas aplicadas por las instituciones comunes y los Estados miembros de la Unión Europea. De forma sistemática se expresan los objetivos y medios de acción puestos en práctica tras la entrada en vigor del Tratado de la Unión, analizando, además, la situación y perspectivas de la Europa ampliada que pretende avanzar hacia un mayor grado de integración económica, política y social al final del siglo actual.

En este texto se nos facilitan los estudios sectoriales que conforman la realidad económica de nuestro continente y que nos proporcionan el conoci-

miento de las características básicas de la integración en Europa, que presenta tres rasgos definitorios de este proceso de integración, a saber: su carácter dinámico, su configuración institucional y su situación temporal en un marco geopolítico e histórico completo. Digamos, finalmente, que estas cualidades son las señas de identidad de un fenómeno cuya complejidad —a la vista está— obliga a abordar su estudio desde una proyección interdisciplinar.



J. L. T.

DIXON, Conrad: **GPS, qué es, para qué sirve, cómo se usa.** Traducción de Antonio García Armañac. Editorial Noray, 1994. 95 págs, 1.600 pesetas.

La Editorial Noray, especializada en manuales sobre náutica eminentemente prácticos, orientados principalmente a usuarios de la navegación deportiva y de recreo, publica este libro cuya reducida extensión no debe engañar en relación con la utilidad de su contenido.

La navegación por satélite ha supuesto una avance técnico de proporciones comparables a la introducción del sextante y el cronómetro, poniendo a disposición del navegante el procedimiento más preciso, eficaz y sencillo hasta ahora conocido para la navegación. Con este librito se pone al alcance de cualquiera la forma de utilizar los receptores comerciales más difundidos actualmente, dedicando especial atención a cinco de ellos (Garmin, Magellan, Apelco, Raytheon Echostar y Micrologic Admiral). En sus páginas se instruye al utilizador sobre el modo de obtener de ellos el máximo rendimiento usando todas sus funciones, desde la obtención de la situación y el rumbo que haya de seguirse hasta cómo conectarlo a un radar, loran, piloto automático, corredera, carta electrónica o sondador. Se explica el empleo de los datos recibidos, la comprobación de su exactitud y su corrección cuando sea necesaria, cómo obtener su máxima precisión, cómo y dónde deben instalarse los equipos fijos y antenas o convertir los portátiles en fijos, etc., e incluso se orienta al futuro comprador sobre qué características deben ser las preferentes para decidir su elección. Ayudan a su fácil comprensión la inclusión de claras y sencillas ilustraciones y gran número de ejemplos. Lo dicho avala la utilidad que todo navegante, no sólo el aficionado, encontrará a esta obra, que alcanzará, sin duda, gran difusión entre el creciente número de utilizadores del GPS.



G. Y.

VARIOS: **Historia de la Infantería Española. Entre la Ilustración y el Romanticismo.** Ministerio de Defensa. Madrid, 1994; 436 págs.

Es este libro que reseñamos el segundo tomo de la *Historia de la Infantería Española*, editado por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Defen-

sa; va precedido por un *Prólogo* del teniente general jefe del Estado Mayor del Ejército don José Faura Martín, en el que expone el tema a tratar, la Infantería española de la Ilustración y la del Romanticismo, terminando con el mal llamado «Abrazo de Vergara» (29-VIII-1839); siguen quince capítulos, en los que, entre otras cosas, se estudian: «Los tratadistas militares» (Miguel Alonso Baquer); «Los escenarios estratégicos» (Felipe Quero Rodiles); «La Infantería en la defensa de Indias» (Andrés Mas Chao); «El movimiento guerrillero» (Andrés Casinello Pérez); «La Infantería en la hora romántica» (José Priego Fernández del Campo); «Grandes jefes de la Infantería española» (César Colis Herce); «Los Regimientos de Infantería» (Daniel Serradilla Ballinas); «El empleo táctico» (José Luis Isabel Sánchez); «La moral de las Unidades» (José Miranda Calvo), terminando éstos con dos dedicados a «La uniformidad» (Pedro del Pozo Palazón) y a «El armamento» (Juan Álvarez Abeilhé). Viene después una *Cronología* y un *Índice*.

La obra, ya se dijo en la reseña del primer tomo, es ambiciosa, consiguiendo, a nuestro juicio, dar a conocer, respetar y amar a nuestra gloriosa Infantería, «que por saber morir, sabe vencer». Con una magnífica presentación, incluye buen número de ilustraciones, muchas de ellas en color. Que pronto veamos el tercer tomo, que seguro habrá de ser tan interesante como los dos ya publicados.

F.

#### OTROS LIBROS RECIBIDOS

- SANTIAGO FIERRO, Guillermo: **Variaciones del número y de la actividad heterótrofa de las bacterias planctónicas en la ría de Arosa (noroeste de España). Efectos del cultivo de mejillón en la microflora marina.** Instituto Español de Oceanografía. Núm. 3. Madrid, 1994. Microfichas.
- VARIOS: **Censo y movimiento de personal militar profesional.** Secretaría General Técnica. Ministerio de Defensa. Madrid, 1994; 213 págs.
- VARIOS: **Estadística de empresas de interés para la defensa. Año 1991.** Secretaría General Técnica. Ministerio de Defensa. Madrid, 1994; 72 págs.
- VARIOS: **Plan parcial de enseñanzas estadísticas de convocatorias de ingreso y aspirantes. Año 1992.** Secretaría General Técnica. Ministerio de Defensa. Madrid, 1994; 95 págs.
- VARIOS: **Estadística de reclutamiento y reemplazo. Año 1992.** Secretaría General Técnica. Ministerio de Defensa. Madrid, 1994; 95 págs.
- VARIOS: **Reglamento de Circulación Aérea.** Secretaría General Técnica. Centro de Publicaciones. Ministerio de Obras Públicas y Transportes y Medio ambiente del Ministerio de Defensa. Madrid, 1994.
- VARIOS: **Integración de la red ferroviaria de la península Ibérica en el resto de la red europea.** Instituto Español de Estudios Estratégicos. Núm. 71. Cuadernos de Estrategia. Ministerio de Defensa. Madrid, 1994; 109 págs.
- VARIOS: **Estadísticas de accidentes, suicidios y agresiones en las Fuerzas Armadas. Año 1991.** Secretaría General Técnica. Ministerio de Defensa. Madrid, 1994; 135 págs.
- VARIOS: **Estadística de Centros de Enseñanza, Cursos y Estudios. Año 1992.** Secretaría General Técnica. Ministerio de Defensa. Madrid, 1994; 430 págs.
- VARIOS: **Todo sobre el Servicio Militar. Guía de gestión e información para los Ayuntamientos.** Secretaría General Técnica. Ministerio de Defensa. Madrid, 1994; tres volúmenes: 286, 302 y 46 págs.

F.

## REVISTAS

### ANALES DE MECÁNICA Y ELECTRICIDAD. Enero-febrero, 1995.

Entre los avances informáticos más recientes, está hoy en boga el CD-ROM (*Compact-Disc Read Only Memory*), del que se da una idea en un artículo de este número. Es un disco similar a los ya desde hace tiempo comercializados para música, elaborado para contener sonidos, imágenes o programas y datos para ordenador. Permite almacenar en un disco de 12 cm de diámetro tanta información como la de tres o cuatro discos duros de un ordenador corriente; por ejemplo, 600 millones de palabras o 300.000 páginas de texto, es decir, el contenido de 400 discos de alta densidad de 3,5 pulgadas, el equivalente a más de 600 disquetes; localiza cualquier dato en menos de un segundo, y con los lectores más actuales, ya en el mercado, se obtienen 450 Kb de velocidad de transferencia y un tiempo de acceso de 200 milisegundos. Para su adaptación al ordenador hay que conectar a éste el aparato lector y un programa (*driver*) que se suministra con aquél. El precio de un ordenador capaz de funcionar con este sistema es, como máximo, de 125.000 pesetas y los lectores de CD-ROM se venden a partir de las 20.000 pesetas. Con este sistema se obvian los inconvenientes que, en los últimos años, han retrasado la popularización del disco óptico (alto precio e incapacidad para grabar datos). Prácticamente todas las aplicaciones informáticas se beneficiarán de este sistema, lo que explica su extraordinario auge y espectacular desarrollo.

T. T.



### INGENIERÍA NAVAL. Marzo, 1995

El doctor ingeniero naval don Ángel Díaz del Río Jáudenes presenta en un interesante artículo el caso del naufragio del transbordador *Estonia*, del que dimos cuenta en su día en la sección *Noticario*. Tras describir brevemente las causas del suceso, y las condiciones de mar en que se produjo, analiza las condiciones de estabilidad después de averías en los buques de este tipo y qué reformas deben hacerse en los criterios para la ponderación de la estabilidad después de averías, a la vista de los resultados advertidos no sólo en este caso, sino también en el del *Herald of Free Enterprise* (1987) y el transbordador filipino que, en diciembre de 1994, se fue a pique por colisión, con 200 víctimas. Finaliza el artículo con unas conclusiones que proponen la aplicación de criterios constructivos más exigentes, mejores medios de achique y,

en general, de seguridad interior más eficientes, con la implantación de centrales de seguridad interior, planos y fichas de inundación y achique y otros habituales en la Marina de Guerra, pero que no lo son en la Mercante, como las tarjetas de destino que fijan los puestos de cada tripulante en las situaciones de alarma, incendio o colisión, y el envío de todos los oficiales y tripulantes a realizar cursos en los centros de adiestramiento de seguridad interior de la Armada. La solvencia del autor para tratar estas cuestiones viene avalada por su asistencia en la construcción y en la inspección de quince buques de esta clase en Valencia y Vigo, aunque sus propuestas no fueran entonces aceptadas en su totalidad. Quizá, las trágicas experiencias citadas sirvan para que se tengan más en cuenta los criterios técnicos de quienes, por su profesión y experiencia, merecen el mayor crédito, aunque ello pueda suponer alguna desventaja comercial.



T. T.

### INGENIERÍA AERONÁUTICA Y ASTRONÁUTICA. Núm. 339. 2-1995.

En la XXXVII Conferencia «Juan de la Cierva», J. J. Martínez García desarrolló una exposición del tema «Presente y futuro de los sistemas de navegación por satélite» que se recoge en este número de la revista que reseñamos, cuestión de indudable interés y actualidad que el autor sistematiza estructurando su conferencia en una *Introducción*, la exposición de los principios de la navegación por satélite, la descripción de los sistemas actualmente existentes, sus posibilidades y limitaciones y el futuro de este género de navegación, finalizando con unas *Conclusiones*.

La navegación por satélite cuenta hoy con poco más de veinte años de existencia, desde el primer sistema *Transit*, ideado en los años 60 para su aplicación a los submarinos, que pronto se adoptó por la navegación comercial y que está todavía operativo, aunque a extinguir al ser superado por el GPS. Éste se concibió en los primeros años 70 y está hoy en pleno vigor y desarrollo. Tras describir los tipos de satélites GPS y la teoría de la navegación por este sistema, pasa a explicar, con gran claridad y diversidad de ilustraciones, los dos sistemas actuales, el GPS (norteamericano) y el ruso GLONASS, éste aún incompleto, con el inconveniente de la menor vida de sus satélites, aunque útiles para completar las señales del GPS si se dispone del receptor adecuado. Entre las ventajas de estos sistemas, se enumeran el libre acceso a sus señales, la cobertura global, precisión, estabilidad de los niveles de precisión, bajo coste para el usuario y provisión de bases de tiempos. Por contra, sus inconvenientes son la propiedad del sistema, que podría bloquear el acceso a sus señales en caso de conflicto, la degradación intencionada de la señal y ciertas limitaciones en sus prestaciones para algunas aplicaciones. Sin embargo, los perfeccionamientos son constantes y la introducción del GPS diferencial es uno de ellos, aunque de momento a nivel local. Su futuro parece orientarse

a la creación de un sistema internacional global (GNSS) en el que están interesadas muchas organizaciones, sobre todo de aviación civil. A finales de esta década se calcula que habrá más de diez millones de usuarios del GPS en el mundo, de los que más del 60 por 100 precisarán el complemento de la técnica diferencial. Es claro que en Europa, y por tanto en España, se desplegarán redes de GPS diferencial que supondrán un enorme avance respecto a las técnicas anteriores de navegación.

T. T.



### TRIBUNA DE ASTRONOMÍA. Núm. 113. Abril, 1995.

La búsqueda de inteligencia extraterrestre, problema apasionante para la insaciable curiosidad humana, es el tema de la entrevista realizada al presidente del proyecto SETI, desde 1984, Frank Drake. Hoy por hoy, sólo caben esperanzas de comunicación, pero las dificultades son enormes, ya que una eventual respuesta podría tardar miles de años en llegar. No obstante, prosiguen las investigaciones, que el entrevistado resume en las que tienen esperanzas de éxito para el año 2000.

La posibilidad del estudio de las lluvias meteóricas y el descubrimiento de nuevos radiantes es un interesante campo para el aficionado a la Astronomía. El autor del artículo que se refiere a esta actividad, coordinador de la Sociedad de Observadores de Meteoros y Cometas de España, SOMYCE, propone un método eficaz de observación para quienes no dispongan de grandes medios, incluso si sólo pueden hacerlo con prismáticos.

Completan este número las habituales secciones de *Noticias*, «Cielo profundo», «Astronomía planetaria», «Efemérides», «El cielo en abril», etcétera, así como las cuatro fotografías premiadas en el concurso de la Agrupación Astronómica Aragonesa. También son de mencionar los trabajos relativos al tamaño del Universo y las fotografías de los descubrimientos más recientes del telescopio espacial Hubble.

T. T.

El personal de la Armada puede solicitar los libros reseñados en esta REVISTA, editados en España, a la Editorial Naval (Cuartel General de la Armada) Montalbán, 2 - 28014 MADRID.

10

# REVISTA GENERAL DE MARINA

JUNIO 1995





EDITORIAL 651

### TEMAS GENERALES

**Capitán de Navío Francisco Obrador Serra**  
INCORPORACIÓN DE LOS PORTAVIONES A  
LOS PODERES NAVALES DE ESTADOS  
UNIDOS Y JAPÓN 653

**Capitán de Fragata Juan F. Serón Martínez**  
LA UNIÓN EUROPEA OCCIDENTAL 667

### TEMAS PROFESIONALES

**Vicealmirante Julio Albert Ferrero**  
OPERACIONES AÉREAS EN BOSNIA-HER-  
ZEGOVINA 679

**Capitán de Fragata Juan Dueñas Fontán**  
CARTA A LOS COMANDANTES DE LOS  
BUIS SOBRE PÉRDIDA DE CONDICIO-  
NES PSICOFÍSICAS DEL PERSONAL  
PROFESIONAL DE TROPA Y MARINERÍA 687

**Alférez de Navío José M.ª Fuente de Cabo**  
LA SEGURIDAD OPERATIVA Y EL ALISTA-  
MIENTO DE LOS BUQUES 695

### INFORMACIONES DIVERSAS

**G. Y.**  
ENTREGA DE LA BANDERA DE COMBATE  
A LA FRAGATA CANARIAS 703

### HISTORIAS DE LA MAR

**Agustín Ramón Rodríguez González**  
EN LA ESTELA DE COSME GARCÍA 709

### MISCELÁNEA

### NOTICARIO

### 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.*

**Edición del Ministerio de Defensa**  
**Depósito legal: M. 1.605-1958**  
**ISSN 0034-9569**  
**NIPO: 076-95-005-8**

---

#### VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

MADRID.—Librería Náutica *Robinson*. Fernando el Católico, 63.  
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.  
FERROL.—Librería *Marina*. Galiano, 12.  
*Central Librera*. Fernando Villaamil, 2-4.  
SANTANDER.—Librería *Estudio*. Avenida de Calvo Sotelo, 21.  
TARRAGONA.—Librería Náutica *Cal Mattas*. Trafalgar, 37.

---

#### PRECIO POR EJEMPLAR

Nacional .....	200 Ptas. (incluido IVA)
Extranjero .....	280 Ptas. (gastos de envío incluidos)

---

**DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:**

Montalbán, 2 - Cuartel General de la Armada - 28071 MADRID.

# EDITORIAL



L pasado 22 de mayo se cumplió el primer centenario de la muerte del teniente de navío don Isaac Peral y Caballero, sin duda el más ilustre inventor de la Armada y de España.

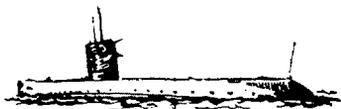
No podía esta REVISTA dejar pasar la luctuosa efeméride sin dedicar un recuerdo a este hombre extraordinario que entregó a la Patria, con el más completo desinterés, su inteligencia, su desvelo y un tesón admirable. En nuestro cuaderno de octubre de 1988, con motivo del centenario de la botadura de su submarino en La Carraca, se dedicó un amplio espacio a diversos aspectos de su vida y obra; más recientemente, en el de octubre del pasado año, glosábamos la última biografía del inventor, debida al doctor don Agustín Ramón Rodríguez y González. No vamos a repetir aquí lo ya dicho anteriormente; sólo quisiéramos que no pasara inadvertido el ejemplo que este insigne oficial supo dar, enfrentándose a las más variadas dificultades, desde el desmedido entusiasmo popular, que en no poca medida contribuyó a desenfocar el valor práctico de la idea original, al más absoluto abandono después, en un esforzado intento por dotar a la Patria de un arma completamente nueva, fruto más que del destello de una idea genial, del madurado estudio y el profundo conocimiento —el «profundo Isaac» le llamaban sus compañeros ya en su juventud— de las técnicas más avanzadas de su tiempo.

Si toda empresa se fundamenta sobre tres pilares que habitualmente designamos como los recursos financieros, los materiales y los humanos, hay que reconocer que, en cuanto a los primeros, no le escasearon al principio, aunque con la acostumbrada suspicacia administrativa; los segundos estuvieron siempre limitados por el atraso industrial de España, que enzarzada en estériles pugnas durante casi un siglo había perdido el tren del desarrollo que labró la prosperidad de otros países, y que obligó a que los materiales y elementos más especializados necesarios para la construcción del prototipo de su submarino tuvieran que ser adquiridos, en su mayor parte, en el extranjero, así como las dificultades en la obtención de mano de obra suficientemente cualificada. En cuanto a los terceros, recuérdese que, junto con ardientes defensores del desarrollo de su invento, contó con acérrimos detractores que recurrieron a cualquier medio, sin excluir el sabotaje, para frustrarlo. El más valioso de todos los recursos humanos fue, sin duda, el propio inventor; no hay que olvidar las condiciones que se le impusieron para su trabajo durante cinco largos años, venciendo toda clase de obstáculos; en tiempos como los actuales, en los que se reivindica y sacraliza el ocio como derecho irrenunciable, es preciso tener presente que Peral tuvo que privarse del más indispensable descanso, trabajando hasta altas horas de la noche, a la luz de velas de estearina, en un improvisado

taller, sin eximirse de su labor como profesor de la Academia de Ampliación, que era su destino oficial, amén de tener que resolver también las considerables trabas burocráticas que se le presentaban a diario. Tomen buena nota quienes fácilmente se dejan llevar por el desaliento.

La frustración final fue la de España, que acaso pudo haberse adelantado a los demás países en una técnica nueva y no llegó a dar aquel paso, tal vez, como apunta el más reciente biógrafo de Peral, a causa de la insidiosa presión extranjera que nuestros dirigentes no supieron resistir. Pero ella arrastró, además, al ilustre oficial, llevándole incluso a la muerte prematura, a los 44 años de edad, después de haber tenido que renunciar también a su vocación profesional.

Descanse en paz.



# INCORPORACIÓN DE LOS PORTAVIONES A LOS PODERES NAVALES DE ESTADOS UNIDOS Y JAPÓN

Francisco OBRADOR SERRA



## Introducción



ESTE trabajo analiza los procesos de incorporación del portaviones a los poderes navales de Estados Unidos y Japón y reflexiona sobre algunos aspectos y dificultades que tuvieron que vencer, principalmente el estadounidense, ante la oposición de los oficiales navales partidarios de los acorazados, y otros, fundamentalmente en la Aviación del Ejército, partidarios de un poder aéreo independiente del Ejército y de la Armada.

El método empleado es exponer, analizar y reflexionar sobre:

1. La decisión del presidente de los Estados Unidos, Wilson, de convertir el poder naval estadounidense en el primero del mundo.
2. El programa de construcciones navales aprobado por el Acta Naval de 1916, y lo poco adecuado que era para poder desarrollar la estrategia naval necesaria para el desarrollo más probable de la política de seguridad estadounidense en la situación que planteaba la primera guerra mundial.
3. Las circunstancias que determinaron la decisión de establecer un nuevo orden mundial de carácter estable, mediante un acuerdo que fijara la proporción de poder naval entre las potencias más importantes.
4. Las limitaciones del Tratado Naval de Washington y sus consecuencias en los planes «Orange» de las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos.
5. Los pensamientos navales en Estados Unidos y Japón durante el período de vigencia del Tratado Naval de Washington en relación con las unidades y bases navales, y su influencia en sus respectivos poderes navales.
6. La orientación hacia un poder naval basado en portaviones en Estados Unidos y en Japón.

7. La denuncia del Tratado Naval de Washington, al sustituir políticos nacionalistas a los moderados en el gobierno de Japón, y la reacción del gobierno de Estados Unidos e incremento en el número de portaciones en la Armada estadounidense y japonesa hasta el ataque por sorpresa de los aviones embarcados japoneses a Pearl Harbor, como se había previsto ya en el año 1924.

El trabajo finalizará con unas conclusiones.

## **Poderes navales de Estados Unidos y Japón**

Estos dos poderes navales habían surgido hacía poco tiempo, asumiendo en la práctica el control de la mar en el hemisferio occidental y Extremo Oriente.

### *Poder naval de Estados Unidos*

La primera guerra mundial ya hacía tiempo que había comenzado cuando el Congreso de Estados Unidos aprobó el Acta Naval de 1916 que autorizó la construcción de suficientes acorazados, cruceros de batalla y otras unidades para situar a su poder naval en el primer lugar mundial.

El presidente Wilson y sus asesores habían estimado que un poder naval superior al de Gran Bretaña les permitiría desarrollar la política de seguridad más conveniente para los intereses de Estados Unidos.

El gobierno alemán había aceptado, en la primavera de 1916, las condiciones exigidas en el ultimátum de Sussex, y se había comprometido, por segunda vez, a no desarrollar una guerra submarina sin restricciones contra el tráfico marítimo mundial.

Durante algún tiempo, la Administración de Estados Unidos estudió las restricciones británicas al tráfico marítimo neutral, más inquietantes para el desarrollo de su política de seguridad que cualquier acción alemana, y estimó que necesitaba un poder naval mayor que el de Gran Bretaña para hacer respetar su derecho a comerciar libremente. Esta idea se percibió como excelente.

El modo de empleo de este poder naval estaba poco claro, tanto para la Administración como para sus asesores navales, a causa de la confusa situación planteada por la guerra y el comportamiento de los contendientes en la mar, en el caso de tener que utilizarlo.

Las probabilidades de un conflicto armado entre Estados Unidos y Gran Bretaña eran muy remotas y, aunque el programa naval autorizado por el Acta de 1916 incluía 50 destructores, contribuía muy poco a disponer de un poder naval adecuado para utilizarlo en una guerra contra Alemania, que era mucho más probable que con Gran Bretaña.

El Congreso de Estados Unidos declaró la guerra a Alemania el 6 de abril de 1917.

El programa naval planeado se suspendió durante la guerra y los astilleros e industria naval se dedicaron a poner a punto el 67 por 100 de las unidades de la Armada, que estuvieron un promedio de 56 días en reparación, y a la construcción de unidades antisubmarinas.

La expansión territorial hacia el este, al ocupar, previo acuerdo con Gran Bretaña ratificado posteriormente por la Sociedad de Naciones, las islas alemanas sitas al norte del ecuador, convirtieron a Japón en el adversario más probable de Estados Unidos.

El gobierno de Estados Unidos estimó que una forma de influir en el nuevo orden mundial que los gobiernos europeos y japoneses estaban modelando en la Sociedad de Naciones (de la que no era miembro) era aumentar su poder naval hasta que fuera el primero del mundo.

El programa, que preveía la construcción de diez acorazados, seis cruceros de batalla y otras unidades en un período de tres años, se reanudó al terminar la guerra.

El único defecto de este aumento de poder naval fue centrarse en la construcción de unidades navales y desentenderse de establecer, fundamentalmente en el Pacífico, las bases de apoyo necesarias para garantizar un modo de empleo eficaz. Los asesores navales de los políticos que elaboraron la política de seguridad de posguerra de Estados Unidos se olvidaron de recordarles, o si lo hicieron no lo tuvieron en cuenta, que la finalidad, en paz y guerra, de una estrategia naval (modo de empleo del poder naval disponible) abarca:

- Conseguir el poder naval necesario (unidades navales, aéreas, bases de apoyo y otros medios) para desarrollar la política de seguridad del gobierno.
- Apoyar y mantener la eficacia del poder naval disponible.
- Aumentar el poder naval y adecuarlo para vencer al del enemigo.
- Planear el modo de emplear el poder naval disponible para conseguir el control de la mar y vencer al del enemigo.

El Consejo de Defensa de los Estados Unidos fue reorganizado al firmarse el armisticio con Alemania y continuó elaborando planes de guerra codificados con nombres de colores que abarcaban a los más probables adversarios. El plan «Red» para Gran Bretaña, el «Black» para Alemania y el «Orange» para Japón. Un Comité Conjunto de Planeamiento asumió la responsabilidad de elaborar planes estratégicos de contingencia.

### *Poder naval de Japón*

La política de seguridad de Japón estuvo basada, como la de Gran Bretaña, en el poder naval. La diferencia en su desarrollo fue que Gran Bretaña tuvo en

Europa adversarios importantes, mientras que Japón, a excepción de Rusia, no los tuvo en Extremo Oriente hasta terminar la primera guerra mundial.

La alianza anglo-japonesa determinó que Japón declarara la guerra a Alemania y la victoria aliada le permitió obtener un mandato de la Sociedad de Naciones sobre las colonias alemanas en el Pacífico. Esta expansión territorial le proporcionó la posibilidad de mejorar la eficacia del modo de emplear su poder naval con nuevas bases de apoyo y aumentó las probabilidades de un conflicto armado con Estados Unidos.

El objetivo invariable y fundamental de su política de seguridad fue, desde su apertura a Occidente a mediados del siglo XIX, la expulsión de los poderes occidentales de Asia oriental.

Japón se convirtió, después de terminar la guerra con Alemania, en el adversario más probable de Estados Unidos en el caso de que hubiera que resolver los problemas planteados por el desarrollo de sus respectivas políticas de seguridad, muy competitivas en el Pacífico, con el empleo de sus poderes navales.

### **Limitación de poderes navales (Tratado de Washington)**

La reanudación, al terminar la guerra, del programa naval del gobierno de Estados Unidos inquietó al de Gran Bretaña, que inició, a pesar de poner en peligro la estabilidad del componente económico de su proceso de seguridad nacional, un programa de construcción de acorazados y otras unidades para continuar siendo el primer poder naval mundial. El gobierno de Japón comenzó también un programa de construcciones navales.

Los gobiernos británicos trataron de convencer a los norteamericanos de la conveniencia común de limitar los poderes navales, lo que fue, en parte, apoyado por el de Japón, que era su aliado.

La Administración de Estados Unidos percibió que la alianza anglo-japonesa era una amenaza para su política de seguridad, al fracasar sus esfuerzos para impedir que la Sociedad de Naciones concediera al gobierno japonés el mandato sobre las colonias alemanas en el Pacífico y fijó como objetivo su desaparición.

La Administración del presidente Harding (1921-1923) deseaba internacionalizar las obligaciones asumidas en el Pacífico occidental por las presidencias expansionistas de William McKinley y de Theodore Roosevelt. Este objetivo propició la celebración de la Conferencia Naval de Washington de 1922, en la que los gobiernos de Estados Unidos, Gran Bretaña y Japón se comprometieron a:

1. Una moratoria de diez años en la construcción de acorazados y cruceros de batalla.
2. Limitar el tonelaje de sus unidades navales y mantener una proporción 5-5-3 entre sus tonelajes totales de acorazados y cruceros de batalla.

3. Finalizar la alianza anglo-japonesa.
4. No reforzar las fortificaciones de bases norteamericanas de apoyo al oeste de Pearl Harbor y británicas al este de Singapur.

Un análisis de este compromiso indica que el poder naval de Estados Unidos consiguió:

- Paridad con el de Gran Bretaña y superioridad al de Japón y la finalización de la alianza anglo-japonesa.
- Desguazar 15 unidades entre acorazados y cruceros de batalla y carecer de bases adecuadas para apoyar a su poder naval desplegado en el Pacífico occidental que, en consecuencia, se debilitó.

Para que el gobierno japonés aceptara la proporción 3-5 con los poderes navales de Estados Unidos y Gran Bretaña, el Tratado de Washington tuvo que incluir el compromiso de estos dos gobiernos de no reforzar sus fortificaciones al oeste de Pearl Harbor y al este de Singapur.

Este *statu quo* en la fortificación de las bases navales, ya establecidas al oeste de Pearl Harbor y este de Singapur, suponía una pérdida de eficacia para las flotas de los poderes navales afectados. Esta pérdida era directamente proporcional a la distancia a que tendrían que operar de Pearl Harbor y Singapur, y convertía al tratado en un marco de referencia del nuevo orden mundial que se trataba de establecer, al margen de la Sociedad de Naciones, basado en el equilibrio de poderes navales.

Los signatarios del tratado estimaron que ningún poder naval podría controlar la mar como lo había logrado el de Gran Bretaña en los tres últimos siglos; los poderes navales de Estados Unidos, Gran Bretaña y Japón controlarían respectivamente los ámbitos marítimos del hemisferio occidental, Europa y Pacífico occidental. Habían surgido tres sistemas «colectivos» de seguridad controlados por esos tres poderes navales. Este sistema internacional de seguridad duró menos de veinte años.

## **Pensamiento naval durante la vigencia del Tratado de Washington**

### *Estados Unidos*

El período de moratoria causó gran preocupación al mando naval norteamericano, que estimó que sus limitaciones impedirían el pleno desarrollo de las obligaciones y responsabilidades asumidas por su gobierno en el Pacífico. Este mando estimó que al negarse al poder naval la incorporación de unidades y bases de apoyo suficientes para poder planear de un modo eficaz su empleo (estrategia naval eficaz), posibilitando la defensa de las posesiones estadou-

nidenses en el Pacífico, se encontraría en clara desventaja con el poder naval japonés, que disponía de un excelente sistema de bases de apoyo.

El plan estratégico de contingencia que más preocupó a las Fuerzas Armadas de Estados Unidos durante los años veinte y treinta fue el «Orange». Éste era un conjunto de planes elaborados para una guerra contra Japón que contenía anexos muy detallados del Ejército y la Armada.

Los planes «Orange», elaborados en los años veinte y treinta, estimaban que la guerra comenzaría por ataques japoneses a las guarniciones de las posesiones estadounidenses insulares más distantes del Pacífico occidental, lo que motivaría la reacción de las Fuerzas Armadas para defenderlas. Las fuerzas navales estadounidenses desplegadas en el Pacífico avanzarían hacia el oeste a través del Pacífico central, con la misión de derrotar a las del enemigo, liberar y reforzar las guarniciones atacadas y, en resumen, ganar la guerra.

Una guerra «Orange» se consideraba como la más difícil para el poder naval estadounidense, al requerir que desarrollara un gran esfuerzo en condiciones adversas.

Los problemas que planteaba la ejecución del plan «Orange» eran muchos y de muy difícil solución, y la División de Planes Estratégicos, que lo mantenía al día, tuvo siempre muy poca confianza en su éxito, que disminuyó al firmarse el Tratado de Washington.

Veamos brevemente las causas de esta poca confianza: el mando del Ejército tenía poca confianza en que sus fuerzas desplegadas en las islas Filipinas pudieran resistir el ataque japonés, incluso en sus mejores fortificaciones, hasta que la Armada consiguiera arribar con refuerzos. La versión puesta al día del plan «Orange» de 1928 estimaba que Japón movilizaría unos 300.000 hombres a los treinta días de su declaración formal de guerra. Unos 50.000, o quizá 60.000, podrían haber sido movilizados en secreto y desembarcar en la isla de Luzón a los siete días de la declaración de guerra, y otros 100.000 lo harían a los quince días. Las fuerzas del Ejército desplegadas en Filipinas eran en comparación muy escasas.

El mando naval consideraba que:

- La llegada de la flota al teatro de operaciones se retrasaría indefinidamente, a menos que pudiera disponer de una base naval de apoyo importante en el Pacífico occidental.
- La mejor forma de producir el mayor daño posible a las probables actividades bélicas del poder naval en el Pacífico occidental era privarle de bases de apoyo adecuadas en dichas aguas.
- Un objetivo esencial de la política de seguridad en el Pacífico occidental era garantizar que el poder naval dispusiera, en cualquier circunstancia, de la bahía de Manila como base de apoyo.
- El mayor número de acorazados del poder naval estadounidense, comparado con el japonés, desaparecería en el caso de tener que conquistar

una base naval de apoyo en el Pacífico occidental, como condición *sine qua non* para poder actuar con eficacia.

El pesimismo en relación con la ejecución del plan «Orange» creció en proporción directa al aumento de las probabilidades de un conflicto con Japón.

Los mandos de las Fuerzas Armadas japonesas concibieron una guerra en el Pacífico de forma parecida a los estadounidenses. Los mandos norteamericanos anticiparon una ofensiva japonesa para conquistar las islas del Pacífico occidental, y los japoneses un gran esfuerzo del poder naval estadounidense para reconquistarlas y avanzar contra Japón, a pesar de haber perdido sus bases de apoyo.

El mando naval japonés estimó que la guerra tenía que ganarse en dos años, debido a la enorme potencia industrial enemiga, que le permitiría incrementar su poder naval bélico a un ritmo y proporción mucho mayor que Japón. Conocía que en la anterior contienda mundial los astilleros de la Armada norteamericana habían construido destructores en 70 días, así como que los civiles los tuvieron listos para pruebas en 45, llegando a producirse un total de 248 buques de esta clase.

El mando naval japonés tenía un conocimiento básico del plan «Orange» y su propio plan de guerra se basó en destruir, al principio de las hostilidades, al poder naval norteamericano, privándole de sus acorazados y portaviones (ataque contra Pearl Harbor antes de la declaración formal de la guerra) y de sus bases de apoyo en el Pacífico occidental (ocupación de Filipinas, Guam, Wake y otros territorios coloniales occidentales). Estimó que antes de dos años el poder naval estadounidense se reconstruiría, aumentado y mejorado, pero que su posición geoestratégica sería tan fuerte que el gobierno de Estados Unidos, presionado por su opinión pública, tendría que considerar entablar negociaciones para firmar un armisticio favorable a los intereses de la política de seguridad de Japón.

### *Común en Estados Unidos y Japón*

Los dos presuntos contendientes consideraron que la guerra podría decidirse en una batalla naval tipo Jutlandia entre sus flotas de acorazados y cruceros de batalla, y sus mandos navales estaban impacientes por poder reanudar su construcción, demorada otros cinco años por acuerdo de la Conferencia Naval de Londres de 1930.

Los mandos navales compartían muy parecidas preocupaciones: el mando naval japonés estaba preocupado, a pesar de la ventaja en posición de su poder naval en el Pacífico occidental (muchas y excelentes bases de apoyo), por su insuficiente número de acorazados para entablar una batalla de tal tipo con razonables posibilidades de éxito y esta preocupación determinó planear la

destrucción de los acorazados y portaviones estadounidenses sin arriesgar sus propios acorazados, utilizando aviones embarcados.

El mando naval estadounidense estaba preocupado tanto por las grandes distancias de sus bases a que tendrían que operar las unidades navales de la flota del de sus bases Pacífico, como por la desaparición de su superioridad numérica en acorazados en relación con Japón.

El acorazado continuaba siendo el símbolo y espina dorsal del poder naval y los mandos navales de las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos y Japón estaban impacientes para poder reanudar su construcción. Existían tendencias hacia la incorporación del portaviones a los poderes navales para defender a las flotas de ataques aéreos.

### **Orientación hacia un poder naval basado en portaviones**

El gobierno de Gran Bretaña fue el primero que incluyó portaviones en su poder naval y su ejemplo fue pronto seguido por los de Estados Unidos y Japón.

#### *Estados Unidos*

La primera guerra mundial ocasionó que algunos estrategas navales analizaran el papel que podrían representar los aviones embarcados en portaviones en el modo de emplear el poder naval. El resultado fue la creación de escuelas de estrategia que se orientaron hacia la incorporación del portaviones al poder naval para poder mejorar su utilización. Esto sucedió en la Armada estadounidense al tratar de aumentar las probabilidades de éxito de los planes «Orange». La escuela norteamericana sobrevivió a la fuerte oposición de los partidarios de que continuara siendo el acorazado el único símbolo y la espina dorsal del poder naval, y de los de un poder aéreo independiente del naval, como el brigadier general de la Aviación del Ejército, William Mitchell. Esta escuela publicó, después del armisticio con Alemania, tesis en las que defendía que las flotas que dispusieran de aviones embarcados tendrían una gran ventaja sobre las que carecieran de ellos y que, en consecuencia, el poder naval de Estados Unidos debería disponer de portaviones y de bases aéreas, o sería, de lo contrario, probablemente derrotado en una guerra naval.

Los aviones embarcados asumirían como misión principal y prioritaria el ataque a las unidades y bases navales enemigas y, además, la de defender las unidades de superficie de las flotas.

Los aviones de la Aviación naval, tanto embarcados como basados en tierra, se concibieron en estos años como armas ofensivas cuya utilidad aumentaría tanto que revolucionaría el modo de emplear el poder naval.

La Armada de los Estados Unidos creó en 1921 una Sección de Aeronáutica

que trató de conciliar los puntos de vista de los partidarios de los acorazados y los de los defensores de los portaviones, combatiendo a los de un poder aéreo independiente del naval.

El brigadier general William Mitchell era partidario de un poder aéreo independiente del Ejército y de la Armada, y para probar su tesis, consiguió autorización para efectuar pruebas de bombardeo aéreo contra antiguas unidades navales alemanas, en 1921, que comenzaron con el hundimiento de un submarino, un destructor y un crucero, y culminaron con la destrucción del acorazado *Ostfriesland*, considerado indestructible. Continuó sus demostraciones de la «superioridad» del poder aéreo sobre el naval con el bombardeo del *Alabama* (un acorazado obsoleto) y, en 1923, del *Virginia* y del *New Jersey*. Los buques bombardeados no tenían ninguna posibilidad de reaccionar ante el bombardeo al estar inmóviles y desprovistos de artillería.

Los partidarios de un poder aéreo independiente del naval argumentaron que las pruebas habían demostrado que:

1. El poder naval no podía asumir la misión de proyectar el poder bélico estadounidense a ultramar para defender las posesiones insulares de los Estados Unidos en el Pacífico occidental.
2. La vulnerabilidad del poder naval estadounidense a los ataques aéreos anulaba su eficacia en el océano Pacífico. Las Filipinas, Guam y, en menor grado, Hawai habían estado expuestas anteriormente al ataque del poder naval de Japón y ahora las primeras eran mucho más vulnerables al ataque del poder aéreo japonés.

El general Mitchell estimó que los aviones embarcados disponibles al final de la guerra y principios de posguerra no podían competir en igualdad de circunstancias con los basados en tierra y que cualquier ofensiva del poder naval estadounidense a través del Pacífico para acudir en defensa de Filipinas (plan «Orange»), o para atacar a Japón, tendría que ejecutarse bajo los ataques del poder aéreo japonés basado en tierra y que sería extremadamente difícil que pudiera tener éxito.

El mando naval tomaría una decisión acertada, según Mitchell, si transfiriera parte de su confianza en los acorazados a los portaviones y deseó, a pesar de creer que los aviones basados en tierra tenían mayor capacidad para hundir acorazados, que la Aviación del Ejército dispusiera de portaviones.

En octubre de 1924, el general Mitchell consideró en un informe sobre el Pacífico y Extremo Oriente —ignorado y archivado—, que Japón comenzaría la guerra con un ataque por sorpresa, al amanecer, ejecutado por aviones embarcados en portaviones, contra Pearl Harbor, Schofield Barracks y bases aéreas, pero el mando naval estadounidense desaprovechó la oportunidad que le brindaban sus conclusiones para incorporar un mayor número de portaviones a su flota y continuó reacio a hacerlo.

Después de las pruebas de bombardeo de Mitchell, algunos oficiales de la Armada expusieron tesis que tendían a establecer una corriente de opinión favorable a la Aviación naval, en las que se reafirmó, incluso, la primacía del acorazado como componente fundamental del poder naval.

Estas tesis mostraban, dentro de su ambigüedad, la tendencia del mando naval estadounidense, e indicaban, en síntesis, lo siguiente:

- El acorazado actual (1924) corre un gran riesgo de ser destruido por aviones si opera sin protección aérea.
- A pesar de este gran riesgo, los acorazados tienen que continuar siendo la espina dorsal del poder naval estadounidense.
- El control del espacio aéreo en la mar proporciona tal ventaja al que lo consigue que su victoria es casi segura.
- Uno o dos impactos de bombas de aviación de 900 kilogramos pondrían a cualquier unidad naval fuera de combate.
- Para garantizar la operatividad e integridad de las unidades navales de superficie, la Aviación naval embarcada tendría que ser mejorada y aumentada al máximo permitido por el Tratado de Washington. De no conseguirse esto, la flota tendría que operar con tal desventaja que sería muy probable que fuese derrotada.

El gobierno de Estados Unidos incorporó a su poder naval, antes de la denuncia del Tratado de Washington, los portaviones que se indican en el cuadro siguiente:

Portaviones	Alta en la flota	Tonelajes	Velocidad	Notas
<i>Langley CV-1</i>	1922	—	—	(1)
<i>Lexington CV-2</i>	1927	33.000	33	(2)
<i>Saratoga CV-3</i>	1927	33.000	33	(2)
<i>Ranger CV-4</i>	1934	14.500	29,5	(3)

(1) Fue el primer portaviones estadounidense como resultado de la transformación del buque carbonero *Jupiter*. Sirvió para formular la táctica de empleo de portaviones mediante su utilización en varios problemas de flota.

(2) Estos portaviones fueron el resultado de la aplicación de una cláusula del Tratado de Washington que permitía transformar dos cruceros de batalla en construcción en portaviones. Su participación en los «problemas de flota» ayudó a formular su doctrina de empleo.

(3) Fue el primer portaviones concebido y construido como tal.

Los problemas de flota fueron el medio de la Armada de Estados Unidos para aclarar ideas sobre el modo de emplear los portaviones.

La Armada, en sus maniobras del año 1923 en el Pacífico, desarrolló el problema de flota número 1, en el que dos acorazados, a los que se asignó la misión de actuar como portaviones, fueron utilizados para investigar sus posibilidades en una guerra «Orange». El portaviones *Langley* participó en 1924 en el problema de flota número 5.

El mando naval norteamericano comenzó en 1925 a formular la doctrina de empleo de portaviones y sus aviones embarcados, y en 1926 se realizó el primer ejercicio de bombardeo en picado de aviones embarcados.

### Japón

Su orientación hacia un poder naval basado en portaviones comenzó, en la práctica, al mismo tiempo que en Estados Unidos y tuvo que vencer también algunas dificultades, aunque menores, de los partidarios de los acorazados. Un informe norteamericano de octubre de 1924 indica que las Fuerzas Armadas japonesas estaban muy interesadas en los modos de utilizar el poder aéreo en sus planes de guerra y trabajaban activamente en su investigación y desarrollo, de tal forma que debería inquietar a las Fuerzas Armadas estadounidenses.

El contralmirante Yamamoto se opuso al grupo de oficiales que propugnaban que los acorazados continuaran siendo la espina dorsal del poder naval. Argumentó que los portaviones y sus aviones embarcados serían el sistema fundamental de armas en una guerra naval en el Pacífico y abogó, en consecuencia, para que la estrategia táctica y programas de construcciones navales se modificaran de acuerdo con el papel de los aviones de la Aviación naval, tanto embarcados como basados en tierra, en una futura guerra en el Pacífico. Sus recomendaciones no impidieron la construcción de los grandes acorazados *Yamato* y *Musashi*, pero consiguieron que el poder naval japonés dispusiera de una fuerza de portaviones mayor y mejor que la de cualquier otro.

El gobierno de Japón incorporó a su poder naval, antes de denunciar el Tratado de Washington, los portaviones que se indican en el cuadro siguiente:

Portaviones	Alta en la flota	Clase	Notas
<i>Hosho</i>	1922	Ligero	
<i>Akagi</i>	1927	Pesado	
<i>Kaga</i>	1928	Pesado	
<i>Ryujo</i>	1933	Ligero	

Yamamoto consiguió, en los años treinta, que los pilotos de los aviones embarcados tuvieran el mayor y mejor adiestramiento del mundo, con un pro-

medio de 700 horas de adiestramiento en vuelo. Este almirante se esforzó en conseguir que los aviones de la Aviación naval, tanto embarcados como basados en tierra, fueran de mejores características, excepto los bombarderos en picado, que los de la estadounidense.

Los cazas embarcados *Mitsubishi S-00* (zero) eran más maniobreros y estaban mejor armados que los *Grummann* (Wildcat) de los portaviones estadounidenses; los aviones torpederos eran mejores, disponían de torpedos mucho más eficaces y operaban con gran eficacia. El mando naval japonés creía en la eficacia del ataque con torpedos contra unidades de superficie, y dotó a sus unidades torpederas de superficie, submarinas y aéreas con los mejores torpedos del mundo.

## Denuncia del Tratado de Washington

Los oficiales de las Fuerzas Armadas japonesas comenzaron a tener mayor influencia en la elaboración y en los procesos de desarrollo de la política de seguridad del gobierno a partir del incidente de Manchuria del año 1931, y consiguieron la aprobación de un ambicioso programa tendente a aumentar el poder bélico del Imperio.

Las tradiciones japonesas permitían a los oficiales de sus Fuerzas Armadas expresar su descontento con la política de seguridad de su gobierno de forma muy peculiar; algunos participaron, por ejemplo, el 15 de mayo de 1932 en el asesinato de dirigentes políticos moderados. Los oficiales navales más belicosos (halcones, se llamarían actualmente) aprovecharon el incidente para reducir la influencia de los partidarios de la continuación del Tratado de Washington, que favorecían una política de seguridad basada en relaciones pacíficas con los poderes navales de Occidente. Muchos oficiales de la Armada que pensaban de esa forma se sintieron obligados, durante 1933 y 1934, a solicitar el pase a situación de retiro.

Los políticos menos moderados, que tomaron las riendas del gobierno japonés, demandaron, en las conversaciones preliminares mantenidas en 1934 para una nueva Conferencia Naval en Londres, la paridad naval con Estados Unidos y Gran Bretaña. El representante de Japón fue el contralmirante Yamamoto, quien cumpliendo instrucciones de su gobierno puso como condición *sine qua non* la aceptación de la paridad naval y forzó el fracaso de las conversaciones preliminares. El gobierno japonés declaró que denunciaría el Tratado de Washington el 31 de diciembre de 1936.

El gobierno japonés había comenzado a principios de 1934 el programa de construcciones navales 1934/1937, que le proporcionó antes de su denuncia del tratado un poder naval en tonelaje de acorazados superior al permitido, aceleró la incorporación de portaviones a su flota y en diciembre de 1941 había construido los indicados en el cuadro siguiente:

INCORPORACIÓN DE LOS PORTAVIONES A LOS PODERES NAVALES...

Portaviones	Alta en la flota	Clase	Notas
<i>Soryu</i>	1937	Pesado	
<i>Hiryu</i>	1939	Pesado	
<i>Shoho</i>	1939	Ligero	
<i>Zuiho</i>	1940	Ligero	
<i>Shokaku</i>	1941	Pesado	
<i>Zuikaku</i>	1941	Pesado	
<i>Taiyo</i>	1941	Escolta	

Japón había incorporado a su poder naval once portaviones cuando inició las hostilidades con Estados Unidos.

*Reacción estadounidense a la denuncia del Tratado de Washington*

La primera reacción del gobierno de Estados Unidos fue acelerar la incorporación de acorazados y portaviones a su poder naval con cinco acorazados de la clase *North Carolina*, de 35.000 toneladas, armados con nueve cañones de 406 mm (*North Carolina, South Dakota, Washington, Indiana y Massachussets*) y cuatro de la clase *Iowa*, de 45.000 toneladas, armados también con nueve cañones de 406 mm (*Iowa, New Jersey, Missouri y Wisconsin*), que, con una manga ligeramente menor a la anchura de las esclusas del canal de Panamá, podían concentrarse en el Atlántico o en el Pacífico con rapidez.

Aceleró la construcción de portaviones, y en diciembre de 1941 había incorporado los indicados en el cuadro siguiente:

Portaviones	Alta en la flota	Tonelaje	Velocidad	Notas
<i>Yorktown CV-5</i>	1937	19.900	34	
<i>Enterprise CV-6</i>	1938	19.900	34	
<i>Wasp CV-7</i>	1940	14.800	32	
<i>Hornet CV-8</i>	1941	22.000	33	

Estados Unidos había añadido a su flota ocho portaviones al iniciar los japoneses las hostilidades (El CV-1 *Langley* había sido dado de baja en la Armada). La flota del Pacífico disponía de los portaviones *Lexington*,

*Saratoga* y *Enterprise*, que no se encontraban en Pearl Harbor cuando fue atacado por sorpresa por los aviones embarcados japoneses.

## Conclusiones

1. Los mandos navales, estadounidenses y japoneses, estimaron que una guerra en el Pacífico sería decidida en una batalla tipo Jutlandia, que se libraría entre los acorazados y cruceros de batalla.
2. El mando naval japonés, influido por su tradicional modo de utilización del poder naval (arriesgar lo menos posible sus unidades navales en combate), comprendió antes que el estadounidense el gran valor bélico del avión embarcado en el desarrollo de su estrategia naval.
3. Los oficiales de la Aviación del Ejército japonés no porfiaron en pro de un poder aéreo independiente del Ejército y de la Armada.
4. La Armada estadounidense careció de oficiales generales con el carisma de Yamamoto para conseguir un poder aéreo embarcado y basado en tierra tan eficaz como el japonés.
5. El mando naval japonés tenía elaborada, al iniciar en 1941 las hostilidades contra Estados Unidos, una doctrina de empleo de su aviación embarcada muy eficaz. Su primera misión fue, paradójicamente, destruir los acorazados de la flota estadounidense del Pacífico para tener durante dos años superioridad en una batalla tipo Jutlandia y poder abortar cualquier tentativa de ejecución del plan «Orange».
6. El mando naval estadounidense carecía de una doctrina eficaz de empleo de portaviones. La destrucción de sus acorazados en Pearl Harbor y el no haberse encontrado en puerto los tres portaviones le obligaron a elaborar una estrategia naval basada en su utilización.



# LA UNIÓN EUROPEA OCCIDENTAL

Juan F. SERÓN MARTÍNEZ



## Introducción



El día 1 de julio, por primera vez desde nuestra incorporación a la Unión Europea (UE) en 1986 y a la Unión Europea Occidental (UEO) en 1990, España ocupará la presidencia de ambas organizaciones durante el segundo semestre de 1995, lo que sin duda contribuirá a la adopción de decisiones trascendentes para el futuro de la seguridad europea.

Siendo la UEO una organización por lo general no muy conocida, y coincidiendo con su próxima presidencia bajo mandato español, parece buena ocasión para exponer, lo más brevemente posible, su descripción histórica, estructural y de funcionamiento.

## Definición

La UEO es una organización internacional, actualmente con diez Estados miembros (Francia, Reino Unido, Bélgica, Luxemburgo, Países Bajos, Alemania, Italia, Portugal, España y Grecia), creada para, en su marco, establecer un diálogo continuo en el terreno de la seguridad, armonizando políticas y procurando alcanzar posiciones comunes en temas político-militares de actualidad. Sus principales funciones son:

- La defensa colectiva de los Estados miembros.
- El diálogo para definir los intereses de seguridad y una política de defensa común.
- El desarrollo de medios operativos autónomos.

## Antecedentes

En las postrimerías de la segunda guerra mundial, la preocupación de ciertos países europeos fue impedir el rearme alemán. Los primeros síntomas de

la guerra fría —con el golpe de Praga de febrero de 1948— hicieron que los pueblos se concienciaran de la amenaza soviética.

El 17 de marzo de 1948 Francia, Reino Unido, Bélgica, Luxemburgo y los Países Bajos establecieron, por el Tratado de Bruselas, una cooperación económica, social y cultural pero, sobre todo, un gran compromiso de defensa colectiva. Se acababa de crear una organización militar llamada «Unión Occidental».

La existencia de la UEO como tal es el resultado de una reforma del Tratado de Bruselas, que permitió, en octubre de 1954, que Alemania e Italia entrasen a formar parte de ella. Entre 1954 y 1973, la UEO representó un importante papel, promoviendo la integración de Alemania en la Alianza Atlántica, asumiendo responsabilidades sobre control de armamentos y solucionando el problema del Sarre.

Entre 1973 y 1984 las actividades de la UEO fueron reduciéndose paulatinamente. Las competencias en materia cultural y social habían sido transferidas al Consejo de Europa, y las propiamente militares asumidas por la OTAN. La «Iniciativa de Defensa Estratégica», propuesta por el presidente Reagan en 1983 sin consultar previamente a los europeos, así como «la batalla de los euromisiles», provocaron el temor a que el vínculo transatlántico se debilitara. Los ministros de Asuntos Exteriores y de Defensa de los siete Estados de la UEO, tras la reunión celebrada en Roma en octubre de 1984, adoptaron un texto básico para su relanzamiento en el que se afirmaba la necesidad de hacer un mejor uso de la Organización para contribuir a la seguridad de la Europa Occidental y mejorar la defensa común de los países miembros de la Alianza Atlántica.

Esta reactivación de la UEO culminó con la reunión de su Consejo de Ministros en La Haya, en octubre de 1987, donde se establecieron las líneas generales del futuro programa de trabajo de la Organización y se acordó que ésta no debía ser un club reservado y que su ampliación la fortalecería.

El 14 de noviembre de 1988 España y Portugal firmaban un Protocolo de Adhesión a la Organización, que entró en vigor el 27 de marzo de 1990. Grecia, en 1995, ha sido el siguiente y último país en adherirse a la UEO.

### PAÍSES MIEMBROS DE LA UEO

- 1948 Francia, Reino Unido, Bélgica, Luxemburgo, Países Bajos.
- 1954 Alemania, Italia.
- 1990 España, Portugal.
- 1995 Grecia.

## Estructura de la UEO

Dos son los componentes básicos de la UEO: su estructura intergubernamental y la Asamblea Parlamentaria.

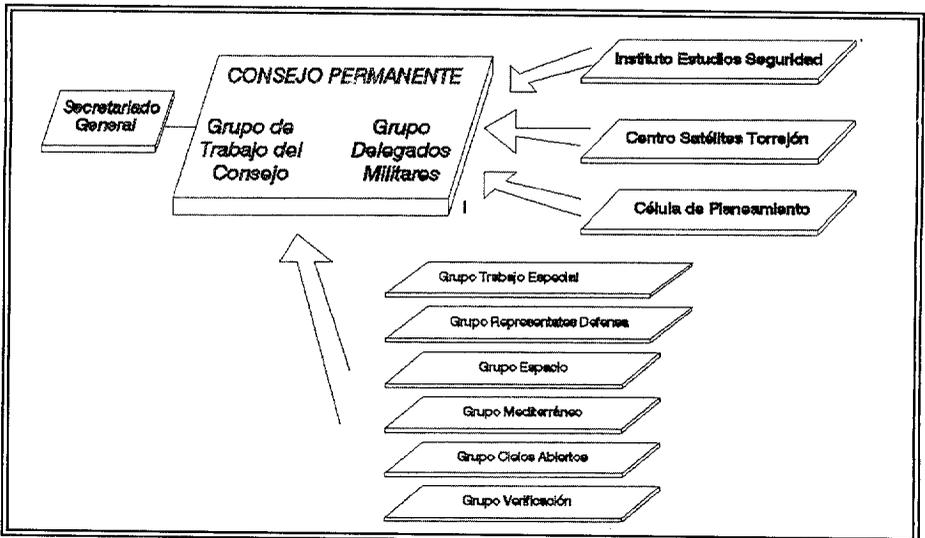
### *Estructura intergubernamental*

Consiste en los órganos ministeriales (Consejo de Ministros y Consejo Permanente), la Célula de Planeamiento, situada en el edificio que alberga a la sede de la UEO en Bruselas, el Instituto de Estudios de Seguridad de París y el Centro de Satélites de Torrejón.

### *El Consejo de la UEO*

Actualmente cada Estado miembro de la UEO ejerce la presidencia de la Organización durante seis meses. Antes de finalizar la presidencia, el Consejo se reúne una vez en el país que la ejerce, a nivel de ministros de Exteriores y de Defensa, para la elaboración de directivas y normas en cuestiones políticas sobre seguridad y defensa.

Habitualmente se efectúan en la sede de la UEO (Bruselas) reuniones del Consejo, al menos una vez a la semana, a nivel de representantes permanentes (embajadores UEO). Este Consejo Permanente es presidido por el secretario general (actualmente, el portugués José Cutileiro) quien, a su vez, está auxiliado por un órgano permanente denominado Secretariado General.



Del Consejo dependen una serie de grupos de trabajo que son los que elaboran todo tipo de documentos, tanto en política general como específicos. Entre los primeros se encuentra el Grupo Especial de Trabajo (SWG), el Grupo Político-Militar (POL-MIL WG) y el Grupo de Representantes de la Defensa (DRG). Al segundo pertenecen el Grupo Mediterráneo, el de Verificación, Espacio, Cielos Abiertos, etcétera.

También existe el Grupo de Delegados Militares, que asesora al Consejo en los aspectos militares de sus decisiones y que puede actuar por delegación de los JEMAD en la evaluación colectiva de la Célula de Planeamiento.

### *La Célula de Planeamiento*

Depende directamente del Consejo de la UEO, pero en los aspectos estrictamente militares responde de su trabajo ante los jefes de Estado Mayor de los países miembros.

Las misiones de la Célula de Planeamiento son:

- Preparar planes de contingencia para su utilización por las fuerzas que se pongan a disposición de la UEO.
- Mantener una lista actualizada de unidades y combinaciones de fuerzas que podrían ser puestas a disposición de la UEO para una cooperación determinada.
- Preparar las reglas de enfrentamiento.
- Preparar planes de adiestramiento y evaluar los resultados de los ejercicios.
- Preparar procedimientos operativos normalizados.
- Asesorar en el proceso de desarrollo de la capacidad operativa de la UEO.
- En crisis:
  - Preparar recomendaciones sobre la organización C<sup>3</sup> de cada operación.
  - Asesorar a las autoridades de la UEO sobre la naturaleza y posibilidades de cualquier tipo de ampliación de la UEO en dicha situación de crisis.
  - Coordinar los preparativos del despliegue de fuerzas a disposición de la UEO hasta que dicha función sea asumida por el correspondiente cuartel general de la operación.

La Célula está dirigida por un teniente general, estando representado cada Estado miembro por tres oficiales y un suboficial de los tres ejércitos. Desde el mes de mayo de 1995, y por un período de tres años, el director de la Célula de Planeamiento es el vicealmirante don Rafael de Morales Romero.

### *El Instituto de Estudios de Seguridad*

Se estableció en París en julio de 1990 con los objetivos de:

- Realizar estudios para el Consejo de la UEO y, cuando fuese necesario, para la Asamblea Parlamentaria.
- Concienciar a la opinión pública de los problemas de la seguridad europea.
- Organizar reuniones y seminarios con institutos de países miembros, así como de las nuevas democracias de Centroeuropa.

En febrero de 1995 se aprobó la transformación gradual del Instituto en Academia de Defensa Europea.

### *El Centro de Satélites*

La creación del centro, inaugurado en 1993 en Torrejón de Ardoz, representa el primer paso a fin de plasmar en la realidad la decisión de la UEO de disponer de una capacidad de observación por satélite para la verificación del cumplimiento de tratados, la gestión de crisis y la vigilancia del medio ambiente.

El Consejo de Ministros de Lisboa adoptó la decisión, el 15 de mayo de 1995 de establecer dicho centro como órgano permanente de la UEO. El Centro procesa datos procedentes de diversos satélites de observación terrestre, Spot y Landsat, entre otros, para acumular experiencia y comprobar la utilidad de su misión.

Se prevé que el centro intensifique su actividad procesando datos más avanzados que proporcionará el satélite Helios, a cuyo efecto la UEO firmó un MOU con los países responsables de dicho sistema, España, Francia e Italia.

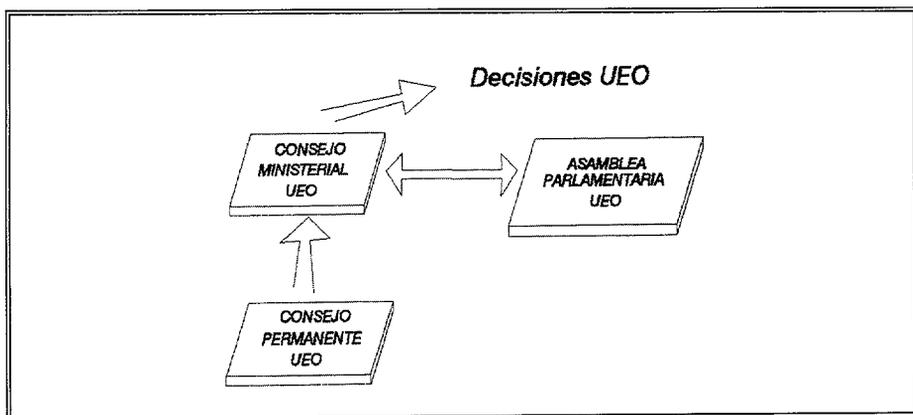
### *La Asamblea Parlamentaria de la UEO*

Establecida en 1954, la Asamblea está formada por miembros de delegaciones parlamentarias nacionales de la Asamblea Consultiva del Consejo de Europa. Sus miembros (actualmente 115) se reúnen una vez al semestre en sesión plenaria, en París, donde está su Sede Permanente.

Al ser la única Asamblea Parlamentaria europea con competencias en temas de defensa, puede debatir cualquier asunto que caiga dentro de la esfera de acción del Tratado de Bruselas modificado.

En el marco del diálogo institucional con el Consejo de la UEO, recibe del mismo un informe sobre las actividades de la UEO, el cual es enviado a las

comisiones de la Asamblea para su examen. Posteriormente, la Asamblea vota las recomendaciones a las que tiene que responder por escrito el Consejo de la UEO.



## Desarrollo de la UEO durante los años 90

### *Cumbre de Maastricht*

A comienzos de 1991 la idea de reforzar los lazos existentes entre la UEO, la OTAN y la Comunidad Europea fue ganando adeptos hasta configurarse plenamente en la Cumbre de Maastricht de diciembre de 1991, en cuya Declaración se señalaba que la UEO tendría la doble misión de ser el «Componente de Defensa de la Unión Europea y el pilar europeo de la Alianza Atlántica».

Las discusiones que llevaron a Maastricht sirvieron para resaltar la importancia fundamental de dos artículos del Tratado modificado de Bruselas:

- Por una parte, el Artículo V, que en el supuesto de producirse una agresión contra un Estado miembro prevé un compromiso todavía más fuerte que el formulado en el Artículo V del Tratado de Washington, fundacional de la OTAN. En el caso de la UEO se dispone lo siguiente: «Si cualquiera de las altas partes contratantes fuera objeto de ataque armado en Europa, las demás altas partes contratantes proporcionarán, de conformidad con las disposiciones del Artículo 51 de la Carta de las Naciones Unidas, a los Estados miembros atacados, toda la ayuda y apoyo militar y de otro tipo que se tuviera a su disposición».
- Por otra parte, se resaltó, asimismo, la importancia del Artículo VIII, párrafo tres, que, en caso de crisis o amenazas que afecten a los intereses europeos en cualquier lugar del mundo, prevé la celebración de

consultas en la UEO, al señalar que «a petición de una de las altas partes contratantes, el Consejo será convocado de inmediato para que aquéllas puedan celebrar consultas respecto a cualquier situación que pudiera constituir una amenaza para la paz, en cualquier zona que se produzca, o un peligro para la estabilidad económica».

En Maastricht, los Estados miembros de la UEO adoptaron también una declaración sobre las relaciones entre la Organización y otros Estados europeos. Los Estados miembros de la Unión Europea fueron invitados a adherirse a la UEO o a convertirse, si lo deseaban, en observadores. Los demás Estados miembros de la OTAN fueron invitados a convertirse en miembros asociados, para que pudieran participar plenamente en las actividades de la Organización.

#### ACCIONES OPERATIVAS UEO

1987/1988	Crisis provocada por la guerra Irán-Irak. Envío de unidades navales (Operación «Cleansweep») para reaccionar frente a la amenaza a la libertad de navegación que suponía el minado del golfo Pérsico.
1990	Guerra del Golfo. La UEO asume la coordinación de la presencia militar de los países miembros.

#### *Declaración de Petersberg*

En junio de 1992 los ministros de Asuntos Exteriores y de Defensa de la UEO reunidos en Petersberg resaltaban la importancia de poner en práctica la Declaración de Maastricht para promover a la UEO como el componente defensivo de la Unión Europea. Era vital, por tanto, reforzar el papel operativo de la UEO creando una «Célula de Planeamiento» y realizando un llamamiento a los Estados miembros para que situaran unidades militares a disposición de la UEO.

En esta declaración, los Estados miembros se comprometieron a apoyar las acciones dirigidas a la prevención de conflictos y al mantenimiento de la paz, en colaboración con el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y la Conferencia de Seguridad y Cooperación Europea (CSCE). Se tomó el acuerdo de que, además de contribuir a la defensa colectiva, las unidades militares de los Estados miembros de la UEO, actuando bajo la autoridad de la institución, podrían ser empleadas en tres tipos de misiones:

- Misiones humanitarias y de rescate.
- Misiones de mantenimiento de la paz.
- Misiones de combate en gestión de crisis, incluida la imposición de la paz.

En Petersberg, además, se definieron los derechos y obligaciones de los *miembros de pleno derecho, observadores y miembros asociados* de la UEO.

### *Declaración de Kirchberg*

En mayo de 1994 el Consejo de Ministros de la UEO se reunió en Kirchberg, dedicando parte sustancial de las discusiones al fortalecimiento de sus relaciones con los nueve países de la Europa Central (Polonia, Bulgaria, Hungría, República Checa, Eslovaquia, Rumanía, Estonia, Letonia y Lituania), haciéndose público el documento sobre el Estatuto de Asociación con dichos países, reconociéndoles como Socios Asociados de la UEO.

En Kirchberg, como consecuencia de lo acordado en la Cumbre de la Alianza Atlántica de enero de 1994, se aprobó el principio de que los recursos y medios colectivos de la Alianza pudiesen estar disponibles para que la UEO realizase operaciones. Se subrayó la importancia de coordinar con la Alianza la realización del concepto de Fuerzas Operativas Combinadas Conjuntas (CJTF) y la definición de medios militares separables pero no separados, de manera que aseguren su uso efectivo cuando fuere necesario por la UEO y, en ese caso, bajo su mando.

### ACCIONES OPERATIVAS UEO

• En aplicación de la resoluciones aprobadas por el Consejo de Seguridad de NN. UU., la UEO contribuye a las sanciones impuestas a Serbia-Montenegro a través de dos acciones complementarias:

- Desde julio 1992, operaciones de inspección en el Adriático con unidades navales de la UEO en colaboración con la OTAN (Operación «Sharp Guard»).
- Desde abril 1993, operaciones policiales y aduaneras de naturaleza civil para reforzar el embargo en el Danubio proporcionando ayuda a Bulgaria, Hungría y Rumanía.

• A partir de octubre 1993, a solicitud de la Unión Europea, la UEO participa en los planes de reorganización de la Administración Civil de la ciudad de Mostar.

Los ministros acogieron con agrado la petición de la UE de contribuir a la administración de Mostar, lo que ha supuesto un ejemplo prometedor de la estrecha cooperación entre la UEO y la UE prevista por el Tratado de Maastricht.

Otra decisión de Kirchberg fue empezar a trabajar en la formulación de una Política Europea de Defensa Común.

### *Declaración de Noordwijk*

En noviembre de 1994 los ministros examinaron en Noordwijk el Documento de Conclusiones Preliminares sobre la Formulación de una Política Europea de Defensa Común (PEDC). Este documento constituye la primera contribución de la UEO al estudio de los objetos, ámbito y medios de una futura PEDC.

Los ministros consideraron también la necesidad de que los miembros de pleno derecho (10 países), los miembros asociados (Turquía, Noruega e Islandia), los socios asociados (nueve países de Europa Central) y los observadores (Dinamarca, Irlanda, Finlandia, Suecia y Austria) reflexionasen en común sobre las nuevas condiciones de seguridad en Europa, con objeto de realizar un análisis de los problemas con los que se enfrentan y encontrar las respuestas adecuadas a los mismos, lo que conduciría a la redacción de un Libro Blanco sobre la Seguridad Europea.

### *Primer semestre 1995*

Durante el primer semestre de este año, Portugal ha ejercido la presidencia de la UEO. Bajo el mandato portugués se ha iniciado la reflexión común sobre las nuevas condiciones de seguridad en Europa, tratando de identificar los riesgos y amenazas que afectan a dicha seguridad. Se han continuado los estudios para mejorar las estructuras intergubernamentales de la UEO, así como su desarrollo operativo, trabajando en la creación de un Centro de Situación y una Sección de Inteligencia en la Célula de Planeamiento, continuando con la identificación de Fuerzas Nacionales a disposición de la UEO (FAWEUs) etc. En definitiva, la presidencia portuguesa ha velado por el cumplimiento de las decisiones ministeriales emanadas de la Declaración de Noordwijk.

### **UEO. Situación actual y futura**

Los cambios políticos que Europa ha experimentado en esta década han conducido a un cambio en las estructuras de seguridad europeas.

Desde que en 1993 la sede de la UEO se instaló en Bruselas (anteriormente estuvo en Londres) ha aumentado la cooperación con la Alianza Atlántica,

sobre la base de los principios de transparencia y complementariedad. El mismo tipo de cooperación se está desarrollando con las instituciones europeas. Estos hechos concuerdan plenamente con la doble misión de la UEO: reforzar el pilar europeo de la Alianza y poner en marcha de forma gradual los elementos estructurales y operativos de la dimensión defensiva europea.

La ampliación de la UEO es una respuesta a los objetivos que persigue, y representa un paso muy importante en el desarrollo futuro de la Organización para completar su dimensión europea. En la actualidad, la UEO cuenta con estatutos diferentes para cada forma de asociación, siendo variable el grado de participación en la Organización de cada una de ellas.

Durante la presidencia española, la UEO se enfrentará a varios retos fundamentales, entre los cuales se pueden destacar:

- Definir las relaciones de la UEO con la Unión Europea.  
En Maastricht, los países de la UE y UEO decidieron que la UEO se desarrollase como el componente defensivo de la UE y como medio para fortalecer el pilar europeo de la Alianza Atlántica. El objetivo era construir la UEO por etapas como componente defensivo de la UE. Será durante la Conferencia Intergubernamental de 1996, convocada en Maastricht en 1991, donde se deberá definir si la UEO sigue como hasta ahora siendo una entidad autónoma o bien se desarrolla un claro acercamiento estructural a la UE.
- Identificar las respuestas a los riesgos y amenazas para la seguridad de Europa que se hayan definido durante la primera fase de reflexión común desarrollada durante el primer semestre de este año bajo la presidencia portuguesa de la UEO.
- Potenciar el desarrollo estructural y operativo de la UEO. Habrá que poner especial énfasis en impulsar los estudios para el desarrollo de un sistema de satélites de observación que garantice a Europa la necesaria autonomía en sus fuentes de información estratégica, teniendo en cuenta los programas multinacionales ya en marcha (Helios). Habrá también que reforzar los lazos de la UEO con unidades multinacionales europeas, así como prestar atención al seguimiento de los estudios sobre la capacidad europea de transporte estratégico, aprovechando al máximo los medios de transporte actualmente existentes.
- Continuar con el seguimiento del estudio de las opciones para una Política Europea de Armamentos iniciado por un grupo informal de expertos de la UE y UEO creado al respecto.
- Continuar con el diálogo iniciado en 1992, a nivel diplomático y de expertos, con países de la ribera sur del Mediterráneo, en beneficio de la prosperidad y estabilidad de dicha área.

## Resumen

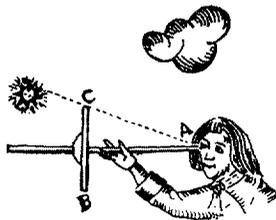
La reactivación de la UEO, iniciada tras la Declaración de Roma, se vio respaldada en 1991 por el Tratado de Maastricht al encargar los países de la UE que la UEO se convirtiese en el futuro en el componente de defensa de la Unión Europea. Esto constituyó para la UEO el comienzo de una nueva etapa, caracterizada por el traslado del Consejo Permanente de Londres a Bruselas, y el significativo impulso que se dio al desarrollo de la Organización.

La UEO, en proceso continuo de transformación, va día a día haciendo realidad sus recursos y capacidades, debiendo contar para ello con el apoyo político necesario para cumplir, con eficacia, con su doble función de ser el pilar europeo de la Alianza Atlántica y el componente de defensa de la Unión Europea.

## BIBLIOGRAFÍA

*L'Union de L'Europe Occidentale, Historique, Structures, Perspectives.*  
(Service Presse et Information, Bruxelles).

Diversos documentos oficiales y artículos publicados en prensa y revistas.



## PREMIOS «REVISTA GENERAL DE MARINA»

Por Orden 611/05700/95, de 3 de mayo, del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada («B.O.D.» núm. 96), de acuerdo con la normativa vigente, se conceden los Premios «REVISTA GENERAL DE MARINA» correspondientes a los trabajos publicados en la misma en 1994 por los siguientes autores:

- **Premio «Álvaro de Bazán»**, dotado con 175.000 pesetas, al vicealmirante don Miguel Molinero Fernández, por su artículo *Reflexiones sobre el Servicio Militar* (diciembre).
- **Premio «Roger de Lauria»**, dotado con 125.000 pesetas, a doña Eva Liberal Fernández y al capitán de Intendencia don Cristóbal Espiñeira Fernández, por su artículo *El gasto público de Defensa en Europa* (noviembre).
- **Premio «Francisco Moreno»**, dotado con 100.000 pesetas, al vicealmirante don José Luis Torres Fernández, por su artículo *La Milicia y sus fundamentos* (enero).
- **Premio «Antonio de Oquendo»**, dotado con 75.000 pesetas, al capitán de navío don Antonio González-Aller Suevos, por su artículo *Evolución de las Armas en la Fuerza Naval* (febrero, marzo).



## OPERACIONES AÉREAS EN BOSNIA-HERZEGOVINA



N octubre de 1992 la ONU, con el fin de garantizar la seguridad de los vuelos humanitarios, prohibió los vuelos militares sobre Bosnia-Herzegovina (BH), por Resolución del Consejo de Seguridad (CS) 781, que fue ampliada y reforzada por la Resolución 786 de noviembre del mismo año.

La OTAN, para vigilar el cumplimiento de esta resolución, inició la operación «Sky Monitor» con los aviones de alerta temprana AWACS.

### Operación «Deny-Flight»

Ante las constantes violaciones del espacio aéreo y la ofensiva serbia sobre Srebrenica, en marzo de 1993 el CS decretó la Resolución 816 por la que se declaró a BH zona de exclusión de vuelos, iniciándose el 12 de abril la operación «Deny Flight», llevada a cabo por la OTAN bajo los auspicios de la ONU, prohibiendo los vuelos militares de aviones y helicópteros pertenecientes a las tres facciones beligerantes.

Durante el desarrollo de esta operación, los cazas que realizan las Patrullas Aéreas de Combate (CAP) llevan misiles aire-aire y armamento de autoprotección para el cometido de negación del espacio aéreo. Para el apoyo a los Cascos Azules y defensa de los enclaves utilizan misiles aire-superficie, cohetes y bombas guiadas por láser o de caída libre.

Las fuerzas aéreas que participan en esta operación están bajo el control operativo del Comandante Aéreo del Sur de Europa (COMAIRSOUTH), que tiene su cuartel general en Vicenza (Italia), que es un mando OTAN con dependencia directa del Comandante en Jefe del Sur de Europa (CINCSOUTH).

Para el desarrollo de esta operación, las fuerzas aéreas están asignadas al CFIVEATAF, mando subordinado de COMAIRSOUTH (que tiene el control operativo por delegación), además de las que se le asignen temporalmente, como es el caso de los F-18 del Ejército del Aire español allí destacados.

Bajo el mando directo del CFIVEATAF está el Centro de Operaciones Aéreas Combinadas para la operación «Deny Flight», que es el que asigna turnos y misiones a la fuerza aérea multinacional. La coordinación entre la ONU y la OTAN se realiza mediante los enlaces de los cuarteles generales de Sarajevo y Zagreb con el citado centro de CFIVEATAF, en Vicenza.

En la operación intervienen unos 200 aviones procedentes de: Estados Unidos (77), Francia (36), Reino Unido (26), Holanda (18), Turquía (18), España (11), Bélgica, Canadá, Dinamarca, Italia y Noruega, desplegados en diversas bases italianas y en los portaaviones situados en el Adriático, lo que supone la dedicación de unos 5.000 hombres, sin contar las dotaciones de los portaaviones. La OTAN colabora con ocho aviones AWACS de alerta temprana, en misiones de vigilancia, mando y control aéreo sobre BH, desde bases de Alemania, Reino Unido, Italia y Grecia. Estos aviones AWACS son del tipo *Boeing E-3A Sentry* y llevan dotaciones mixtas compuestas por miembros de once naciones de la OTAN; con estas mismas misiones están también los *E-2C Hawkeyes* de la Marina norteamericana, tres *E-3D* británicos y aviones *E-3F* franceses.

Estas fuerzas tienen un triple cometido: control del espacio aéreo, apoyo aéreo a los Cascos Azules y apoyo aéreo a los seis enclaves musulmanes asediados por los serbios, para garantizar la ausencia de artillería serbia dentro de las zonas de exclusión establecidas en los seis enclaves (Sarajevo, Gorazde, Srebrenica, Tuzla, Bihac y Zepa).

El control del espacio aéreo presupone en esta operación la negación de los vuelos militares de los tres bandos beligerantes.

El apoyo a los Cascos Azules y a los enclaves de seguridad se deriva de la Resolución 836 del CS, del 3 de junio de 1993, que permitía el Apoyo Aéreo Cercano (CAS) a las fuerzas de las Naciones Unidas (UNPROFOR) que fuesen atacadas. Las intervenciones pueden variar desde un simulacro de entrenamiento, presencia aérea con disposición para el ataque, hasta llegar al ataque.

## Operaciones de Apoyo Cercano (CAS)

El control del espacio aéreo no ofrece dificultades; por el contrario, las operaciones de CAS resultan difíciles, ya que la localización y selección sobre terreno accidentado de carros de combate, piezas de artillería y morteros desde la cota de vuelo que se considera de seguridad, del orden de los 20.000 pies, incrementada por la movilidad de estos objetivos, no es sencilla; la destrucción de ellos requiere armas con guías de precisión, como las bombas guiadas por láser.

La secuencia de una misión CAS es la siguiente:

- Petición del apoyo de la comandancia del batallón de UNPROFOR al Cuartel General de UNPROFOR, en Sarajevo, y al propio tiempo al Centro de Coordinación Operativa de CFIVEATAF, en Vicenza.
- Petición de autorización, por parte de este Cuartel General, al representante de la ONU en Zagreb.
- Decisión de dicho representante.
- Comunicación al centro de Operaciones de CFIVEATAF, que ordena el apoyo.
- Una vez que tanto este Centro de Vicenza como el Controlador Aéreo Avanzado (FAC) reciben la autorización, se mandará actuar a las CAPs.
- Aproximación de los cazas a BH bajo control de un AWACS.
- Transferencia del control a un *Hércules* que actúa como centro de mando y control de la batalla en vuelo (que actualiza la información aérea, táctica y proporciona aviso de amenazas).
- Transferencia del control a un equipo de los FACs de la OTAN en esa zona.
- Conducción de los cazabombarderos por los FACs, paso de coordenadas y descripción del objetivo.

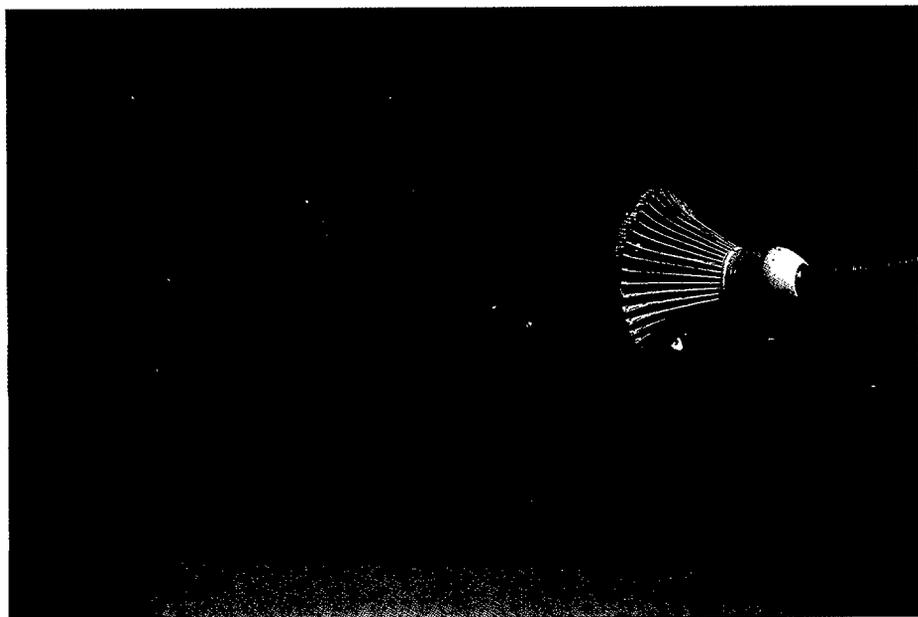
Se ha conseguido que este proceso sea breve, puesto que a los pocos minutos de una petición de apoyo están los cazas operando, tanto si se trata de la operación «Deny Flight» como de la «Sharp Guard».

Los FACs disponen de designadores láser y balizas radar para conducir al avión hacia el objetivo. El láser disminuye el tiempo de adquisición del objetivo, ahorra tiempo en órbita y, por tanto, supone también ahorro de combustible. Para el disparo de las armas son requisitos necesarios el contar con autorización expresa y la identificación positiva del objetivo por parte del FAC y del piloto. La práctica adquirida permite la adquisición del objetivo en tan sólo dos o tres minutos.

En la zona de operaciones del batallón español hay dos equipos de FAC del Ejército del Aire.



F-18 español.



Reabastecimiento en vuelo de un F-18.

Ante la solicitud de intervención por parte de UNPROFOR, los vuelos rasantes sobre las zonas amenazadas suelen ser suficientes medidas de disuasión.

Los aviones de Inteligencia Electrónica (ELINT) americanos pasan al *Hércules*, en tiempo real, el seguimiento y control de los radares de los sistemas antiaéreos. De este modo, el *Hércules* proporciona a los cazas una información actualizada de las amenazas, junto a la correspondiente situación táctica aérea.

### Control del espacio aéreo

En el cielo de BH están permanentemente las CAPs de los países de la OTAN desde el 12 de abril de 1993.

Para la operación «Deny Flight» hay en permanencia un avión AWACS sobre Hungría y otro en el norte del Adriático, que proporcionan información completa y precisa de toda la actividad aérea sobre BH. Tienen como misión primaria el apoyo a la operación «Sharp Guard». Por medio del Sistema Automático de Transmisión de Datos (NTDS), establecen la situación del espacio aéreo de BH y del Adriático, situación que se difunde a todas las unidades, y al propio tiempo controlan las CAPs que existen de un modo también permanente.



*Hércules* C-130 de transporte (Ala 31, Zaragoza).

Las CAPs operan fundamentalmente en dos zonas, una en el área de Banja-Luka/Tuzla, en el norte, y otra en el área de Mostar/Sarajevo. La duración normal de una misión en una CAP es de cinco horas: una hora de tránsito al puesto de la CAP, una hora en CAP, reabastecimiento en vuelo sobre la costa adriática de Croacia, seguida de otra hora de CAP con otro reabastecimiento en vuelo y regreso a la base.

Las CAPs en el norte vigilan los aeropuertos de Banja-Luka y de Udbina, en la Krajina croata próxima a BH.

Estas CAPs, situadas sobre BH, montan armamento mixto, como ya se ha indicado; es decir, tanto para las misiones de interceptación como para las de ataque al suelo. Las interceptaciones se llevan a cabo bajo la dirección de los AWACS.

Los ataques al suelo están dirigidos por un avión tipo C-130 *Hércules*. El mantenimiento en permanencia de estas CAPs en vuelo supone un enorme esfuerzo aéreo. Los cazabombarderos aliados se turnan para realizar diariamente y durante las 24 horas del día las CAPs, llevando a cabo una media de 120 salidas diarias.

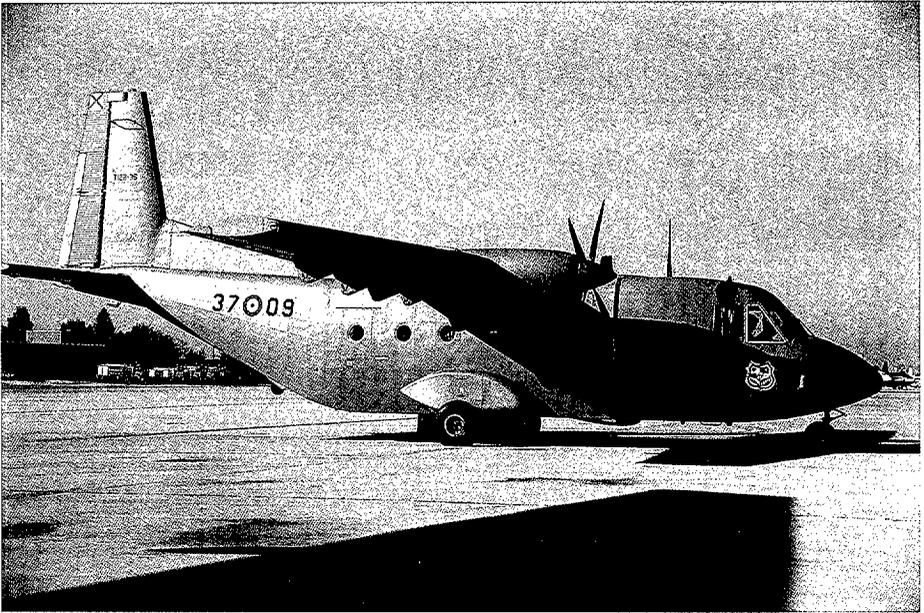
## Participación española

España contribuye a esta operación con ocho aviones F-18 con base en Zaragoza y con dos KC-130 *Hércules* de la misma base desplegados en la base de Aviano, en el norte de Italia, en donde también están los F-18 norteamericanos asignados a esta operación. Asimismo, Aviano es la sede de la 16ª Fuerza Aérea de los EE. UU., que como se recordará es la misma que estuvo basada en Torrejón; está preparada para apoyar a un gran número de aviones y simplifica el apoyo logístico español. Seis F-18 españoles participan diariamente en las CAPs sobre BH, en dos turnos de ocho horas, realizando durante cada patrulla dos reabastecimientos en vuelo. Los dos *Hércules* reabastecen en vuelo a los cazas de cualquier nacionalidad que lo necesite.

En la Operación «Deny Flight» participa también un *Aviocar* del Ejército del Aire, en la base italiana de Vicenza, para traslado de personal entre las distintas bases aéreas.

## Acciones aéreas

En el mes de febrero de 1994 cuatro aviones serbios *Galeb-4* violaron el espacio aéreo de BH con el objeto de destruir una fábrica de municiones, siendo derribados por dos cazabombarderos F-16 norteamericanos. En el mes de abril, los cazabombarderos de la OTAN atacaron al Ejército serbio en el enclave de Gorazde. En agosto, 16 aviones aliados atacaron a la artillería serbia que había violado la zona de exclusión en torno a Sarajevo. En septiembre, cuatro



Aviocar C-212 de enlace (Ala 37, Villanubla).

aviones aliados destruyeron un carro de combate serbio que se había adentrado en la zona de exclusión de Sarajevo. El 11 de noviembre los Cascos Azules españoles solicitaron el apoyo aéreo ante los disparos de mortero sobre la ciudad de Mostar. Los cazabombarderos de la OTAN sobrevolaron la zona e inmediatamente cesó el bombardeo. El día 21 del mismo mes de noviembre 39 aviones aliados bombardearon el aeropuerto de Ubdina, en Croacia oriental, para destruir las pistas desde las que habían despegado los aviones serbios que habían atacado el enclave musulmán de Bihac. Dos días después, los cazas aliados intervinieron de nuevo para destruir una batería antiaérea serbia que había disparado sin éxito contra dos *Harrier* británicos que patrullaban la zona.

Las fuerzas aéreas designadas a la operación «Deny Flight» pueden apoyar a la operación «Sharp Guard». A su vez, los portaaviones aliados pueden apoyar a la «Deny Flight».

### **Amenaza antiaérea**

Existe la amenaza real de misiles superficie-aire (SAM) de procedencia soviética y baterías antiaéreas no integradas. Esta amenaza se ha materializado en los siguientes casos:

- El 8 de febrero de 1994 disparo de un misil SA-7 sobre un *Aviocar* español, que a pesar del impacto pudo aterrizar en el aeropuerto de Rijeka, en Croacia. Sólo tuvo heridos leves.
- El 15 de abril un avión *Etendard* francés sufrió el impacto de un misil SA-7.
- El 18 de abril un avión *Sea Harrier* británico fue derribado por un misil SA-7.
- El 2 de octubre se lanzó un misil SA-9 sobre dos aviones *Mirage* franceses, que lograron esquivarlo.

## Apoyo logístico

La base aeronaval norteamericana en Sigonella (Sicilia) proporciona un apoyo logístico vital, a través de cinco aviones cisternas tipo KC-135R basados en ella. En esta base están los aviones de patrulla marítima P-3 *Orion* norteamericanos que operan en beneficio de la operación «Sharp Guard» y sirven también de apoyo logístico a los aviones del Grupo Anfibio de Ataque de la VI Flota.

## Conclusiones

1. La operación «Deny Flight» supone un gran esfuerzo aéreo y logístico, al mantener en vuelo permanentemente aviones AWACS, aviones cisterna, aviones *Hércules* de control aéreo y CAPs.
2. Las Fuerzas Aéreas de la ONU que operan en BH están adquiriendo un gran adiestramiento en operaciones CAS.
3. Los reabastecimientos en vuelo durante las horas nocturnas constituyen ya una operación rutinaria.
4. Se ha adquirido una buena experiencia en el adiestramiento de los equipos FACs.
5. La participación de los aviones y equipos FACs españoles es altamente satisfactoria para el Ejército del Aire.

Julio ALBERT FERRERO



# CARTA A LOS COMANDANTES DE LOS BUIS SOBRE PÉRDIDA DE CONDICIONES PSICOFÍSICAS DEL PERSONAL PROFESIONAL DE TROPA Y MARINERÍA

## Introducción

 OR diversas razones he podido comprobar que un determinado número de profesionales permanecen rebajados durante períodos de tiempo considerables sin que en su destino se tome acción alguna, unas veces por falta de conocimiento de la legislación actual, otras por considerar que por el tiempo que en principio se le supone pueda permanecer rebajado no merece la pena incoar ningún expediente, resultando posteriormente un período de tiempo muy superior al previsto y, por último, debido a un «falso paternalismo», al tratar de ocultar el hecho con objeto de no perjudicar al interesado, lo que se traduce en una disminución de la operatividad de la unidad, al verse reducida su plantilla innecesariamente, además de no encontrar, en ocasiones, solución al problema.

Contamos con personal profesional de diversas procedencias, categorías y tipos. Existen actualmente militares de carrera y militares de empleo. Lo que pretendo con este artículo es *indicar, de forma totalmente particular*, el procedimiento a seguir con los cabos primeros veteranos y los METMP (Militares de Empleo de la Categoría de Tropa y Marinería Profesionales) cuando exista pérdida de condiciones psicofísicas.

La Ley 17/1989, en su artículo 97.2, y el Real Decreto 1.385/1990, en su artículo 23, establecen que cuando un militar de carrera carezca temporalmente de condiciones psicofísicas de aptitud para el servicio, como consecuencia de lesión o enfermedad que no resulte irreversible, podrá permanecer en la situación de Servicio Activo por un período máximo de dos años, transcurrido el cual pasará a la situación de Disponible.

Los anteriores reglamentos para la provisión de destinos de jefes, oficiales y suboficiales de la Armada, aprobados por la Orden Ministerial núm. 1.316/77 (D), de 8 de noviembre (D O 264), y la Orden Ministerial delegada número

431/519/80, de 9 de junio (D O 193), respectivamente, ambas actualmente derogadas, no aclaraban nada más sobre lo reseñado en el punto anterior.

La Orden Ministerial 120/93 ayudó a aclarar lo anterior. En su artículo 13 establece el cese en el destino por interés del Servicio para los militares de carrera, expresándolo de la siguiente forma: «cuando se carezca temporalmente de condiciones psicofísicas de aptitud para el servicio como consecuencia de lesión o enfermedad que no resulte irreversible se podrá disponer su cese en el destino por interés del Servicio, por la autoridad que lo asignó, permaneciendo en situación de servicio activo en la localidad en la que se encontraba destinado, en las condiciones señaladas en el artículo 23 del Reglamento General de Adquisición y Pérdida de la Condición de Militar y de Situaciones Administrativas del Personal Militar Profesional, aprobado por Real Decreto 1.385/1990». Por ello, el que se encuentre en esas condiciones siendo militar de carrera cesará en su unidad produciendo una vacante que se podrá cubrir a continuación.

Antes de exponer los procedimientos respectivos para cada caso, es conveniente aclarar ciertos aspectos que se desarrollan en el punto siguiente.

## Observaciones

El Real Decreto 1.628/1991, de 20 de diciembre, por el que se adapta a las escalas declaradas a extinguir el régimen del personal militar establecido en la Ley 17/1989, en el apartado correspondiente a la Disposición Derogatoria punto 1, establece, entre otras cosas, que queda derogada la Ley 19/1973 de Especialistas de la Armada, excepto para los cabos primeros veteranos de la Armada contemplados en la Disposición Adicional tercera de este real decreto, para los que continuará en vigor hasta el desarrollo del punto 1 de la Disposición Adicional duodécima de la Ley 17/1989.

Dado que el punto indicado en el párrafo anterior no ha sido desarrollado, y de acuerdo con el artículo 175 del Reglamento de Especialistas, los cabos primeros veteranos se regirán por lo dispuesto para los suboficiales en todo lo referente a hospitalizaciones, licencias por enfermo, situaciones e inutilidades. Por ello, los cabos primeros veteranos, en cuanto a pérdida de condiciones psicofísicas, deben ser tratados de forma similar a los suboficiales y, por tanto, a los militares de carrera.

Por otro lado debemos diferenciar claramente los ceses en el destino por *falta de idoneidad en el ejercicio de los cometidos propios de su destino*, establecido en el artículo 77.3 de la Ley 17/1989 de los *ceses en el destino por pérdida temporal de condiciones psicofísicas*. Aquéllos se refieren a que un militar de carrera o cabo primero (V) no es el adecuado para cubrir el destino que ocupa en esa unidad, por diversas razones, como podrían ser, entre otras muchas: «carencia de cualidades pedagógicas», «falta de

aptitud para gestión de recursos» o «no ser la persona adecuada para Representación o Relaciones Públicas», y los últimos son como consecuencia de reconocimientos médicos o pruebas físicas, teniendo la resolución de ambos procedimientos encaminamientos totalmente distintos, por lo que no se deben mezclar en un mismo expediente de propuesta de cese en el destino la «falta de idoneidad» con la «pérdida temporal de condiciones psicofísicas».

Con objeto de ampliar el punto anterior, es conveniente indicar que el consumo de sustancias psicotrópicas hay que tratarlo en el campo de pérdida de condiciones psicofísicas, tanto para los militares de carrera como para los METMP, de acuerdo con la tabla de pérdida de condiciones psicofísicas (Orden 7/1987, de 29 de enero) y el cuadro médico de exclusiones (Orden 42/1994, de 13 de abril), respectivamente. Sin embargo, el consumo habitual de alcohol hay que tratarlo para los METMP como pérdida de condiciones psicofísicas, mientras que para los militares de carrera se puede incluir en ambos campos, de tal forma que si el consumo no es excesivo puede tratarse como falta de idoneidad y si lo es en un consumo excesivo o haber llegado al alcoholismo, hay que tratarlo como pérdida de condiciones psicofísicas.

### **Procedimiento a seguir cuando existe pérdida temporal de condiciones psicofísicas de un militar de carrera.**

Una vez recibido el primer parte de baja de un militar de carrera o cabo primero (V) en el detall del BUI de su destino, se comenzará a contabilizar el tiempo que permanece de baja a partir de esa fecha. Si se mantiene la baja durante dos meses consecutivos o en períodos alternos que sumen tres meses dentro de un año, *el jefe del BUI propondrá un reconocimiento y fallo del Tribunal Médico de la zona correspondiente, al objeto de acreditar si existe pérdida temporal de condiciones psicofísicas.*

El reconocimiento médico también puede ser solicitado a iniciativa del interesado, o como consecuencia del período que, por edad, se realiza a todos los militares de carrera.

Una vez recibida en el BUI el Acta del Tribunal Médico, y si en ella se acredita la pérdida temporal de condiciones psicofísicas, se empieza a contabilizar el plazo de dos años, desde la fecha que resulte de llevar dos meses consecutivos rebajado o la correspondiente a períodos alternos que sumen tres meses rebajado dentro de un año, sin tener en cuenta la fecha en la que se le efectuó el reconocimiento por el Tribunal Médico.

Caso de ser conveniente cesarle en el destino por interés del servicio, *se efectuará el trámite de audiencia al interesado.* En dicho trámite se puede especificar la fecha en que se le comienzan a contabilizar los dos años de

pérdida temporal de condiciones psicofísicas, aunque esta inclusión no es preceptivo realizarla.

Se entiende que a partir del reconocimiento efectuado por el Tribunal Médico, éste intervendrá al paciente con la periodicidad que disponga, hasta que lo considere curado o se cumplan los dos años en esa situación.

Si el comandante del BUI considera que debe proponer el cese en el destino por interés del servicio, remitirá la propuesta correspondiente al Almirante Jefe de Personal, acompañada del Acta del Tribunal Médico y del Trámite de Audiencia al interesado. Una vez analizada la propuesta por la autoridad que confirió el destino inicial, y si ésta lo considera oportuno, la aprobará, publicándose en el «BOD» su cese en el destino por interés del servicio, indicándose además que continúa en servicio activo sin ocupar destino.

A partir de ese momento, la autoridad jurisdiccional de quien dependía el interesado o la de la zona en que se encontraba destacado es la que va a efectuar su seguimiento, es decir:

- Al personal de la Zona Marítima del Cantábrico y 31.<sup>a</sup> Escuadrilla: ALCANT.
- Al personal de la Flota estacionado en Zona Marítima del Estrecho: ALFLOT o ALDEST.
- Al personal Dependencias Estrecho: ALDEST.
- Al personal de la Zona Marítima del Mediterráneo y 21.<sup>a</sup> Escuadrilla: ALMED.
- Al personal de la Zona Marítima de Canarias y *Marqués de la Ensenada*: ALCANAR.
- Al personal de la Jurisdicción Central: AJUCEN.

La única duda aparece en el personal de la Flota destinado en BUIS ubicados en la Zona Marítima del Estrecho, y que podrá ser ALFLOT o ALDEST quien efectúe su seguimiento, dependiendo de la ubicación del domicilio del interesado.

ALPER, a través de los correspondientes details de la DIGPER relacionados con los distintos cuerpos, remitirá a la autoridad jurisdiccional indicada en los puntos anteriores la información necesaria del interesado para que le pueda efectuar el seguimiento correspondiente.

Podría suceder que al cabo de cierto tiempo, inferior a los dos años indicados, el Tribunal Médico dictaminase la finalización de la pérdida de condiciones psicofísicas, resultando apto para el servicio. En este caso, la autoridad jurisdiccional que lleva el control del interesado informa al ALPER para que él o la autoridad que corresponda pueda asignarle nuevo destino o situación. También podría suceder que continuase con pérdida de condiciones psicofísicas al cumplir los dos años indicados, en cuyo caso la

autoridad jurisdiccional que le efectúa el control ordenará que se le efectúe nuevo reconocimiento por el Tribunal Médico. Una vez recibida esa acta, la remitirá al ALPER. Si el interesado continúa en esa situación, se le pasa a *disponible* y se le comunica a la autoridad jurisdiccional que inicie expediente de declaración de *no apto para el servicio por insuficiencia de condiciones psicofísicas*, el cual tiene que estar resuelto en un plazo no superior a seis meses. El expediente será elevado al AJEMA, el cual propondrá al MINISDEF la resolución que proceda. Ésta podrá dar lugar al pase a la *situación de reserva*, caso de que lleve 20 o más años de servicio, al pase a la *situación de retiro*, caso de que lleve menos de 20 años de servicio, de acuerdo con el artículo 103.5 de la Ley 17/1989, de 19 de julio, o a una *limitación para ocupar determinados destinos*.

Lo descrito es el procedimiento a seguir con los militares de carrera y cabos primeros (V), a lo que se añaden las siguientes observaciones para que su proceso sea lo más rápido y efectivo posible:

- No se debe retrasar el momento en pedir el primer reconocimiento por el Tribunal Médico para comprobar si tiene pérdida de condiciones psicofísicas y, en su caso, la elevación de la propuesta de cese en el destino por interés del servicio. Lo único que se consigue retrasando lo indicado es que el puesto que ocupa ese profesional no pueda ser ocupado por otro, lo que va en perjuicio de la operatividad de la unidad correspondiente.
- No mezclar nunca en un mismo expediente propuesta de cese en el destino por falta de idoneidad con pérdida temporal de condiciones psicofísicas, pues lo único que se consigue es complicar el procedimiento, que al final habrá que resolver por uno u otro camino.
- Caso de tener que efectuar al interesado el reconocimiento médico a los dos años del comienzo de pérdida de condiciones psicofísicas, la autoridad que ejerce su control ordenará se le realice el citado reconocimiento con la antelación necesaria para que no se retrase la resolución del procedimiento.

### **Procedimiento a seguir con las bajas temporales de los Militares de Empleo de Tropa y Marinería Profesional (METMP)**

El Reglamento de Tropa y Marinería Profesional, aprobado por el Real Decreto 984/1992, en su artículo 6, punto 5, establece que al personal de tropa y marinería profesional que como consecuencia de reconocimientos médicos o pruebas físicas le sea apreciada por los tribunales competentes pérdida de aptitud psicofísica, se le iniciará, por el jefe de su unidad, expediente de declaración de no aptitud para el servicio, en el que se dará trámite de audiencia al interesado. La resolución del expediente, que corres-

ponde al secretario de Estado de la Administración Militar, podrá dar lugar a la baja temporal para el servicio por un período máximo de seis meses o a la resolución del compromiso, sin que en este supuesto se pase a la situación de reserva del Servicio Militar.

Por solicitud del jefe de la unidad o del propio interesado, así como por consecuencia de lesiones, partes de baja, etc., se le puede efectuar al interesado reconocimiento por Tribunal Médico, en cuyo caso, una vez que se reciba en el BUI el acta correspondiente del resultado del mismo o como resultado de pruebas físicas específicas de su cuerpo y/o escala, en la que se indique que existe pérdida de condiciones psicofísicas, el jefe de unidad iniciará expediente de declaración de no aptitud para el servicio, en el que *se dará trámite de audiencia al interesado* y que será remitido al secretario de Estado de la Administración Militar, a través de los mandos orgánicos correspondientes, lo que dará lugar a la baja temporal para el servicio por un período máximo de seis meses o a la resolución del compromiso, publicándose, en ambos casos, las resoluciones correspondientes en el «BOD».

Se entiende que, a partir del reconocimiento realizado por el Tribunal Médico, éste reconocerá al paciente con la periodicidad que disponga hasta que se considere curado o se cumplan los seis meses citados, es decir, que la baja temporal puede darse por menos tiempo. En cualquier caso, se procederá de la siguiente manera: si se le da el alta definitiva, porque así lo dictamina el Tribunal Médico por cesar las causas que motivaron la baja temporal, pasará el interesado a prestar servicios en su unidad.

Caso de continuar los seis meses en baja temporal, se solicitará con la antelación suficiente, por el jefe de su unidad, un nuevo reconocimiento médico por el Tribunal Médico Militar correspondiente. Si es dado de alta por dicho tribunal, pasará a prestar los servicios que le correspondan en su unidad, siendo opinión del que suscribe que se le debe publicar nueva resolución cuando cese la pérdida temporal de condiciones psicofísicas, de forma similar a como se hizo cuando comenzó la misma.

En el caso de continuar las causas que motivaron la baja temporal y ser dado de baja definitiva por dicho Tribunal Médico, el jefe de la unidad ordenará la apertura de *Expediente por pérdida de aptitud psicofísica* que, por conducto reglamentario, deberá remitir al secretario de Estado de la Administración Militar.

A lo descrito se añaden las siguientes puntualizaciones, al objeto de aclarar y agilizar lo más posible la resolución de este expediente:

- La baja temporal no supone, en momento alguno, modificación de la situación administrativa en que se encuentre el interesado, de tal suerte que si con anterioridad a la concesión de la baja temporal el militar de empleo se encontraba en la situación de servicio activo, será ésta en la que continuará el interesado, al igual que, si estuviese en cualquier otra, mantendría los efectos derivados de ella. Por

tanto, el METMP percibirá las retribuciones inherentes a la situación administrativa en que se encontraba, con independencia de la baja acordada, así como también tendrá derecho a los ascensos, destinos y cursos, en iguales circunstancias que de no haberse concedido la baja temporal.

- Si durante el período de baja temporal corresponde la fecha de fin de compromiso y el interesado no desea ampliarlo, pasará a la situación de reserva del Servicio Militar.
- Este procedimiento difiere del anterior en dos cuestiones básicas: la primera es el tiempo que se puede permanecer rebajado, que para los de carrera es de dos años y dos meses y para los METMP sólo seis meses; y la segunda es que, en caso de llegarse a los límites de tiempo indicados y efectuarse el reconocimiento médico por el tribunal correspondiente, tendrá como resultado, caso de persistir la pérdida de condiciones psicofísicas: 1.—*Pase a la situación de reserva*, 2.—*Retiro*, 3.—*Limitación para ocupar determinados destinos* o, caso de cesar la pérdida de condiciones psicofísicas, la *incorporación a un nuevo destino* y, para los METMP, la *resolución del compromiso* o la *incorporación a su destino*, lo que deja claramente expresado que la limitación para ocupar determinados destinos es sólo para los primeros y nunca aplicable a los segundos, lo que parece lógico, ya que los militares de carrera constituyen los cuadros permanentes de las Fuerzas Armadas y los METMP adquieren compromisos restringidos.

## Conclusiones

La ejecución de los procedimientos indicados, con la diligencia apropiada, conduce a facilitar los relevos con prontitud, tan necesaria para mantener la operatividad de nuestras unidades, sobre todo en las más pequeñas, y además sirve para poder contar con un control más riguroso del personal.

Por último, quiero expresar nuevamente que éste es un artículo totalmente particular, cuyo objetivo fundamental es ayudar a esclarecer unos procedimientos o animar a que se ejecuten con premura, tratando de evitar fallos en su ejecución, así como «vacíos de información» al no haberse tomado acción en el momento oportuno y, por tanto, no estar informados los mandos correspondientes de personal, lo que podría dificultar la gestión en cuestión de destinos, cursos, etc., al no tener clara su actuación real.

Juan DUEÑAS FONTÁN



## 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, cuya extensión no excederá de más de 15 folios, se remitirán mecanografiados a dos espacios en papel tamaño DIN-A4, o similar en el caso de que se utilice ordenador, por una sola cara y dejando margen suficiente a la derecha para correcciones; 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 SEGURIDAD OPERATIVA Y EL ALISTAMIENTO DE LOS BUQUES

## Introducción



L propósito del presente artículo no es tanto hacer un juicio detallado sobre la aplicación de la Seguridad Operativa a bordo de los buques, juicio que mi limitado conocimiento del tema no me autoriza a realizar, como comentar brevemente los beneficios y los problemas que supone su aplicación a bordo.

Intentaré analizar, por tanto, lo que podríamos llamar «exigencias» de los buques y las dificultades que se encuentran a bordo para satisfacerlas. Todo ello no como experto en la materia, que no es mi caso, sino como un moderno oficial embarcado que trata día a día con la materia como otro cualquiera.

## La Seguridad Operativa en la Armada

Se define la Seguridad Operativa (en adelante, SEGOP) como el conjunto de normas, medidas y procedimientos encaminados a prevenir las causas potenciales de accidentes que puedan afectar a la eficacia operativa de la Armada.

En los buques, la Seguridad Operativa se aplica por medio de los Planes de Seguridad de buques, cuyas directrices están contenidas en las publicaciones PSBs. Estas publicaciones son custodiadas por la JUSOBI (Junta de SEGOP en Buques e Instalaciones), que preside el contralmirante jefe de la División de Logística del EMA y que depende de la JUSEGOP (Junta de SEGOP de la Armada), presidida a su vez por el vicealmirante segundo jefe del EMA. La JUSEGOP es, pues, el organismo de Mando, que establece los criterios que deben cumplir los buques.

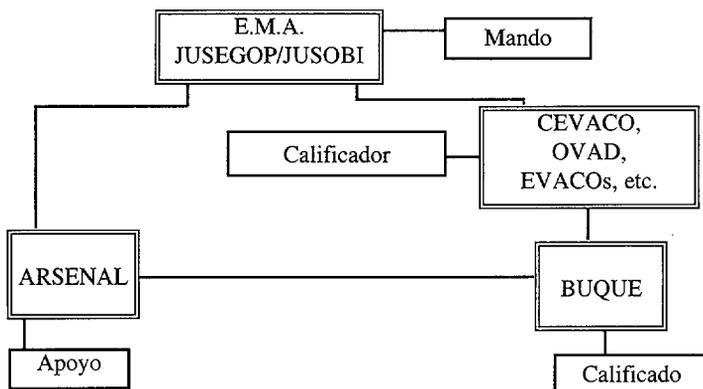
Por otra parte, los organismos encargados de comprobar que los buques cumplen los criterios dispuestos por la JUSEGOP son los Grupos de SEGOP de la Flota y de las zonas marítimas. Las inspecciones de SEGOP están muy vinculadas a las que realizan los órganos de adiestramiento de la Armada (CEVACO, OVAD, etc.), dada la similitud del sistema, la estrecha relación de las materias que se tratan y el personal encargado de unas y otras. Además, la Instrucción de Táctica n.º 20/93, de 7 de diciembre, establece que la SEGOP

constituirá una de las áreas que hay que inspeccionar y evaluar durante la Calificación Operativa para el Combate. Éstos son, por tanto, los organismos de «calificación».

Las acciones que el buque puede tomar para su alistamiento, de acuerdo con las exigencias, pueden ser internas o necesitar la ejecución de obras o el apoyo de la cadena logística. Hablamos, pues, de otro órgano implicado en la materia, el órgano de apoyo al buque: el Arsenal. De él depende el suministro de material al buque (SERAL) y la ejecución de las obras necesarias (Jefatura Industrial).

La relación entre estos órganos se expresa en el gráfico.

Ya hemos visto cuáles son los órganos implicados en la materia. Pasemos ahora a ver cómo se cumplen los criterios marcados por la SEGOP y cuáles son los problemas que los buques encuentran para ello.



Relación entre órganos implicados en la SEGOP.

## El sistema de inspección de buques

Partiré del análisis de las inspecciones a los buques para llegar a los problemas que se presentan en relación con la SEGOP.

El sistema de inspecciones se utiliza actualmente en tres áreas: Calificación Operativa (manuales del CEVACO, OVAD, etc.), Seguridad Operativa (PSB-04) y Seguridad Naval (IPSEG n.º 17).

Es un sistema indudablemente eficaz y sencillo para la calificación, y también una guía de gran utilidad para el oficial o suboficial que quiere revisar el estado de su destino. Sin embargo, se presentan ciertos problemas a la hora de alistar un buque de forma que cumpla lo exigido por las listas de comprobación. A continuación trato de resumir estos problemas:

- Falta de información a bordo de los buques; incluso, algunas veces, desconocimiento de lo que se nos está exigiendo.
- Falta de unidad de criterio a la hora de subsanar algunas deficiencias observadas en las inspecciones. A veces, por no estar establecido el criterio.
- Falta de conexión entre los órganos implicados.

Seguidamente trataré de comentar cada uno de estos aspectos.

## Las fuentes de información

En muchos casos, el principal problema para los buques es la falta de información o la dificultad para acceder a ella. Con lo primero me refiero al caso de leer una de las preguntas de la correspondiente lista de comprobación y desconocer por completo lo que nos están exigiendo. La reacción que se suele tener es acudir al «vecino» a ver qué ha hecho él. Y en algunos casos nos encontramos con que ni el vecino ni el personal que nos ha pasado la inspección sabe de qué se trata. Esto viene ocurriendo con algunos criterios recientemente adoptados en la Armada y que no están aún suficientemente apoyados en cuanto a información.

Respecto a lo segundo, la dificultad para acceder a la información se produce por lo diseminada que ésta se encuentra en algunos casos. Pondré dos ejemplos:

### *Destino de Seguridad Interior*

El alférez de navío que llega a la oficina de máquinas de una fragata para hacerse cargo de este destino se encuentra habitualmente con las siguientes publicaciones:

- Manual de Adiestramiento del Destino.
- Manual de Seguridad Interior (4 tomos).
- Manual de control de averías en Máquinas.
- NWP-62-1 (surface ship survivability).
- Diversas publicaciones del Naval Safety Center.
- PSB-03 y 04 (capítulos de S. I.), etcétera.

Por el momento es el Manual de S. I. del C.I.S.I. el que está en vigor en la Armada. Pero la publicación PSB-03 también establece el NWP-62 como preceptivo. Además, el citado Manual de S. I., aun siendo una publicación extraordinariamente sencilla y completa, tiene ya unos cuantos años de vida y necesitaría una revisión. Por otra parte, se han introducido material y equipos nuevos (ERPE, cámaras termovisualizadoras, pictogramas, señalización con

pintura fotoluminiscente, etc.), que no se ven apoyados en las publicaciones reglamentarias de la Armada en cuanto a cargos, doctrina de uso, etcétera.

### Destino de Maniobra

Nos encontramos con un problema similar. Por ejemplo, para un dragaminas, las fuentes de información que cita el Manual de la O.V.A.D. de Maniobra son las siguientes:

- ATP-16.
- Regulación de material n.º 3301 sobre traslados de pesos, de 18 de enero de 1961.
- Comunicación 21151-A-7707/63 de la Dirección de Material del Ministerio de Marina, de 25 de marzo de 1965, sobre revisiones de balsas inflables.
- Tratado de Maniobra de Buques T-010501, editado por el CAE, Ministerio de Marina.
- Normas de supervivencia en la mar, del Negociado 1.º del EMA.

### HANDLE HAZARDOUS MATERIALS CAREFULLY...



- Pay attention at all times.
- Over-confidence, horseplay, and carelessness can cause serious accidents.
- Be alert to your surroundings.
- Don't take shortcuts to make up for lost time.

### STOW HAZARDOUS MATERIALS PROPERLY...

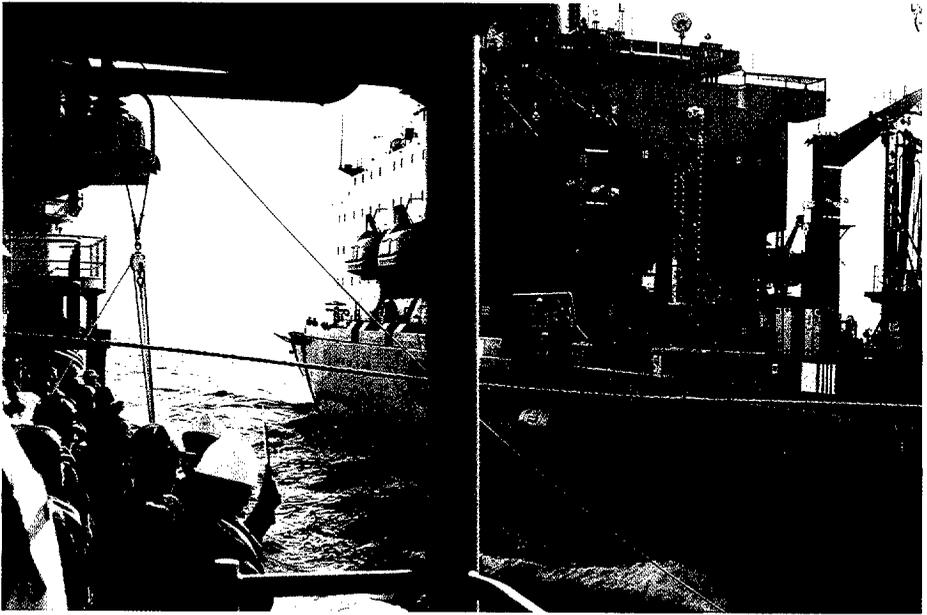


- Follow proper storage and handling procedures **PRECISELY**.

- Examples:
  - Face labels out.
  - Keep stacks straight and aligned.
  - Double check for location accuracy.
  - Don't stack too high.
  - Place materials carefully into location.
  - Avoid damage to chemical stocks.
  - Check for loose lids, caps, and closures.
  - Place into proper location as soon as possible.
  - Don't store in the aisles.
  - Don't block exits... fire extinguishers... etc...

Precauciones de seguridad en el manejo de materiales peligrosos. Manual de la «U. S. Defense Logistics Agency».

Es evidente el elevado número de publicaciones. La diseminación de la información se agrava cuando parte de ésta se encuentra en escritos. Por supuesto, es obligación del buque archivarla y custodiarla, pero esta labor se vería muy facilitada si la información se encontrara recopilada en una sola publicación. No existe en la Armada un Manual de Maniobra que esté en vigor como libro preceptivo; es decir, no existe una publicación donde el oficial de maniobra pueda consultar el material que debe tener, las especificaciones que debe cumplir, etc. En la Marina Mercante, la información se encuentra más agrupada, ya que se utilizan, básicamente, tres publicaciones: El Convenio de SEVIMAR, el MARPOL (Normas para evitar la contaminación del mar) y las normas de la I.M.O. (Organización Marítima Internacional).



Petroleo en la mar. Las precauciones de seguridad son de gran importancia en las maniobras de cubierta.

### La falta de unidad de criterio

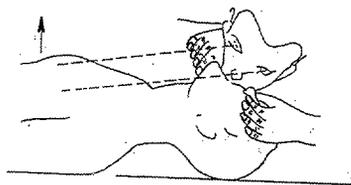
Buques de la misma clase adoptan algunas veces soluciones diferentes para subsanar una misma deficiencia. Quizá la razón sea que lo que se exige al buque llega directamente a éste a través de la correspondiente publicación, sin pasar por otros organismos que pueden estar más capacitados para unificar criterios (escuadrillas arsenales, ...).

## La falta de conexión entre órganos

El problema es bien sencillo: al buque se le exige algo en una Lista de Comprobación, pero a veces se encuentra con que esa «exigencia» es un material que no suministra la cadena logística del buque. Pongamos algún ejemplo:

- Al destino de Maniobra se le exige tener a bordo un «kit» de reparación de chalecos salvavidas, pero ese «kit» no es suministrado por el servicio de respuestos.
- La publicación PSB-04 exige contar con un cabo testigo en todas las maniobras; sin embargo, es harto difícil, por no decir imposible, encontrar alguien que sepa simplemente «qué es eso». Esto se relaciona también con la ya comentada falta de información.
- La misma publicación exige también que el personal de Sanidad certifique si los utilizadores de los equipos respiratorios son aptos para ello. Sin embargo, el personal de Sanidad no está informado del asunto.

Son circunstancias que, lógicamente, se pueden achacar a lo «joven» que es la SEGOP en nuestra Armada, y a que los criterios exigidos a los buques serán, con el tiempo, adecuadamente apoyados en bibliografía y logística.



Respiración artificial «boca a boca».



Posición de las manos para el masaje cardíaco.



Respiración «boca a boca» y masaje cardíaco efectuado simultáneamente por dos hombres.

La mentalización del personal es vital. Gráfico de instrucciones para la respiración artificial.

## Los buques en obras

Los buques en obras son un capítulo de especial importancia en lo referente a la Seguridad Operativa. Deberían ser objeto de un tratamiento específico, a semejanza del manual Safety in Overhaul, publicado por el U. S. Naval Safety Center.

La SEGOP, aplicada a los buques en obras, tiene la particularidad de afectar no sólo al personal de la dotación sino también a personal de arsenales y empresas que trabajan a bordo. Los buques, especialmente los de gran tamaño, se ven con frecuencia dificultados para controlar y coordinar los trabajos de a bordo, lo cual implica que no se pueden disponer y planear las necesarias medidas de seguridad.

## Conclusiones

Las conclusiones de todo lo que he expuesto no pueden ser, evidentemente, otra cosa que soluciones. Por tanto, veamos a continuación qué se puede hacer para que la Seguridad Operativa sea más eficaz a bordo de los buques. Probablemente, lo más importante sea clarificar todo lo referente a bibliografía. Esto quiere decir:

- Recopilar y agrupar la información diseminada en escritos, instrucciones, etcétera.
- Actualizar algunas publicaciones como el Manual de S. I. del C.I.S.I.
- Contrastar la publicación PSB-04 con los manuales en vigor en la Armada, para comprobar que lo que se exige a los buques está adecuadamente apoyado y reglamentado.

Debería buscarse también una mayor implicación de las instalaciones de apoyo en la Seguridad Operativa. Esto supondría la puesta en contacto entre las exigencias a los buques y los medios necesarios y disponibles para satisfacerlas.

Incluir en las publicaciones de SEGOP un capítulo dedicado a los buques en obras, capítulo que debería estar también dirigido a las instalaciones de apoyo (arsenales).

Facilitar las cosas a los buques en cuanto a adquisición de material, de modo que se pueda saber con más de detalle qué material se les está exigiendo. El ejemplo lo tenemos en las publicaciones del U. S. Naval Safety Center, que determina en cada capítulo los equipos y el material necesarios para cumplimentar las diversas normas de SEGOP, incluyendo los números federales.

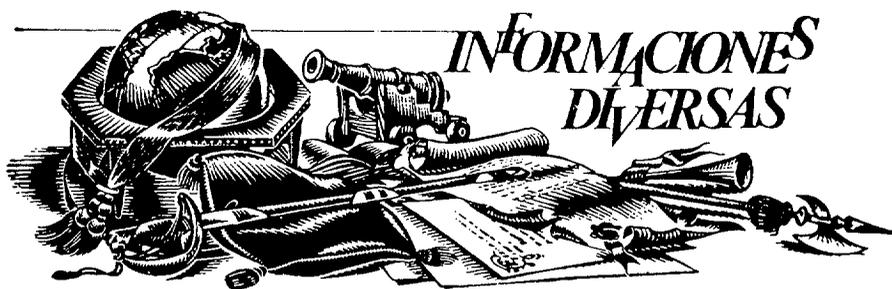
Para finalizar, debo aclarar que todo lo expuesto en estas líneas está escrito desde el convencimiento de que la Seguridad Operativa es eficaz y necesaria, y de que puede serlo aún más. Esto se logrará con tiempo, esfuerzo y experiencia.

José M.<sup>o</sup> FUENTE DE CABO





La fragata *Baleares* en La Goleta, puerto y fortaleza de tanta resonancia en nuestra Historia, el 18 de octubre de 1994 (véase nuestro *Noticario*, diciembre, 1994). La foto, tomada por nuestro agregado naval en Túnez, coronel de Infantería don José Luis Barrón, ofrece la curiosidad de mostrar en primer término la popa del trasatlántico italiano *Achille Lauro*, cuya novelesca peripécia, primero con el espectacular secuestro de que fue objeto y el subsiguiente proceso y, finalmente, con el incendio que lo destruyó poco después de obtenida ésta, fue ampliamente difundida por los medios de comunicación.



## ENTREGA DE LA BANDERA DE COMBATE A LA FRAGATA CANARIAS



El 6 de abril se efectuó en solemne ceremonia la entrega de la Bandera de Combate a la fragata *Canarias*, realizada a instancias del cabildo insular de Tenerife y ofrecida por el gobierno autónomo de Canarias.

El acto fue presidido por don Manuel Hermoso, presidente del gobierno autónomo, y el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, don Juan José Romero Caramelo, actuando como madrina doña Asunción Varela

Pozo, esposa del primero. Asistieron, además, el almirante de la Flota, don Miguel García de Lomas Ristori; el jefe de la Zona Marítima de Canarias, vicealmirante don Amancio Rodríguez Castaños; jefe de la Región Militar de Canarias, teniente general Romero Alés, y demás autoridades militares; entre las civiles, además del presidente del gobierno autonómico, el del parlamento regional, don Victoriano Ríos; delegado del Gobierno, don Anastasio Travieso; gobernador civil, don Ángel Delgado; presidente del cabildo, don Adán Martínez y alcalde de Santa Cruz, don José Emilio García Gómez.

Tras la bendición de la Bandera, la madrina hizo entrega de la misma al comandante del buque, capitán de fragata don José María Heras Sánchez-Ocaña; el presidente del gobierno regional pronunció una alocución en la que resaltó que con este acto «el pueblo canario quiere manifestar los lazos de unión con España como proyecto común en el que nos sentimos integrados los ciudadanos de esta zona del Atlántico», añadiendo que «para los canarios, como para los hombres y mujeres de la Armada española, la mar es camino y vía de comunicación» y que «estamos seguros de que la dotación de la fragata *Canarias* llevará con orgullo y honor la Bandera que hoy le entregamos». La madrina, doña Asunción Varela de Hermoso, expresó el honor que este



Embarque de la Bandera para su izado.



El comandante de la *Canarias*, capitán de fragata Heras Sánchez-Ocaña, durante su alocución.

acto representaba para ella: «es un orgullo que me llena de satisfacción, porque desde el momento en que elegí esta tierra para vivir, la siento como mía», recordando que «el deber de entrega y apoyo a la sociedad, que es lema de la Marina, tiene que engrandecerse con las cualidades de bonhomía, serenidad y amor a la paz, que han sido siempre cualidades de todos los hombres y mujeres de Canarias. Al hacerles entrega de esta Bandera que es símbolo de España y de los valores de libertad, justicia e igualdad que consagra nuestra Constitución, estoy plenamente convencida de que desde el comandante hasta el último marinero sabrán honrarla manteniendo los ideales de servicio a la sociedad y sacrificio que siempre ha sido meta de la Marina española»; y concluyó: «les hago entrega de la Bandera en nombre del pueblo de Canarias y, cualquiera que sea la misión que les toque realizar, dejarán huella de los valores que en estas islas han sido tradicionales y que cada vez se extienden con más fuerza entre todos los pueblos del mundo».

El capitán de fragata Heras respondió con las siguientes palabras:

«Señora:

Gracias por vuestras palabras al ofrecernos y entregarnos la Bandera de Combate para la fragata *Canarias*.

La recibimos cuando ya han pasado más de doscientos años de la creación de la bandera roja y gualda para los buques de la Armada, y más de un siglo de la costumbre, iniciada en el crucero *Infanta Isabel*, de entregar a los buques de guerra la Santa Bandera que deben izar en combate.

La recibimos con profunda gratitud y emoción, para la primera fragata de la Armada que lleva el nombre de *Canarias*, que se vincula desde este momento de por vida con esta noble tierra formada por las siete islas que ya campean en su Metopa y que fuimos descubriendo entre las brumas matinales en nuestra primera derrota al archipiélago:

Al principio  
la Alegranza, Graciosa y Clara de Lanzarote  
con la Fortaleza Venturosa Majorera

Más allá  
con la Isleta Luminosa, La Gran Canaria Barranquera  
donde escondida en el pino, la Virgen sonriendo espera,

En el centro  
aquí, Tenerife, con su fuego en el gigante Teide  
donde la Virgen enciende su candela.

Y entre silbos Gomeros: La Palma

Y al final  
el eslabón del Hierro con América.

Sentimos orgullo y lo siente la Armada, por adoptarse su Bandera, nuestra Bandera de Guerra o de Marina, como se llamó, por toda la nación; y emoción que nace de su propio significado y simbolismo, por ser la Bandera de la Patria.

Digo con orgullo y emoción porque ésta, nuestra Bandera, trae hoy entre sus pliegues algo sutil, algo delicado y hermoso que han puesto en ella las ansias de amor a la Patria de los donantes, pues no en vano son hombres y mujeres que dirigen y trabajan en instituciones que luchan por esta España insular que es Canarias.

Trae por tanto esta Bandera los anhelos del luchador que busca el progreso y la felicidad de estas tierras.

Trae los recuerdos de la Historia común transmitidos de padres a hijos, de los bailes y cantos canarios, del trabajo en el campo y en la mar.

Trae, en definitiva, la imagen viva de la Patria, pues esto es la Patria, idea capaz de llenar todo un corazón y ocupar toda una inteligencia.

Estad segura, Señora, que esta Bandera inmaculada es y será siempre nuestra joya más preciada, pues representa las epopeyas más gloriosas de nuestra Armada y será el testimonio permanente de la más grande admiración y del más hermoso patriotismo.

Esta Bandera de España ondeó victoriosa en Lepanto, en la Isla Tercera y en estas aguas donde con valor y coraje los canarios rechazaron al invasor, con el honor añadido de ser los únicos que derrotaron en combate al almirante Nelson.

Esta Bandera fue la de los marinos canarios que vistieron con gloria el uniforme de la Armada:

- El Almirante Juan Bautista Antequera, comandante del primer buque blindado que dio la vuelta al mundo y organizador de la Marina moderna siendo ministro de Marina.
- El capitán de fragata Domingo Monteverde, que mantuvo la soberanía de las provincias de Centroamérica contra la emancipación e insurrección de la América española.
- El Jefe de Escuadra Hilario de Nava, prestigioso jefe de la Armada del siglo XVIII que brilló por su valor en los numerosos combates en que participó contra los enemigos de España.

Esta Bandera fue el sudario de tantos españoles cuando caídos frente al enemigo morían dando ¡vivas a España!

Esta Bandera fue el imán mágico que atrajo a su defensa a tanto español moribundo.

Esta Bandera fue el estandarte sacrosanto que saludaron tantos buques de nuestra Armada, cuando desaparecieron entre las revueltas aguas en todos los mares del Mundo, sin que el enemigo hollase con su pie sus cubiertas, sin que cogiese de ellas ni un solo trofeo, sin que empañase su grandeza el desmayo, la traición ni el rendimiento.

A mi dotación, formada por hombres y mujeres de las más variadas regiones de España:

Tened presente y elevad siempre los pensamientos hacia la Patria y a ella sacrificarlo todo, y cuando estéis repartidos por otros buques y por otras tierras de España, esta idea y el recuerdo de vuestra Bandera sea el norte que marque vuestras acciones futuras.

En ella ponemos nuestras esperanzas e ilusiones y si es así tendremos en ella la mayor recompensa.

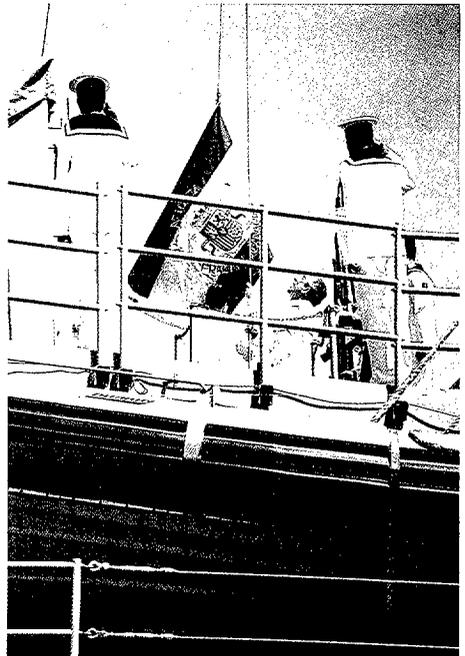
Señora, al recibir esta Bandera para la fragata *Canarias* de mi mando, recibimos con ella, condensadas, todas las esencias nacionales y todo el inmenso legado de los que nos precedieron, y juramos a Dios y prometemos a España solemnemente, igual y lo mismo que hicimos un día lejano, que si la Patria corre peligro de perderse estamos dispuestos a defenderla hasta perder la vida.

Dotación, la Bandera es el símbolo de la Patria inmortal. Los que tenemos el honor de estar alistados bajo ella estamos obligados a defenderla hasta perder la vida.

Y en garantía de que juráis y prometéis entregaros a su servicio:

- Preparados para cargar, ¡armas!
- Carguen, ¡armas!
- Apunten, ¡armas!
- ¡Fuego!
- Descansen, ¡armas!
- Dotación. ¡Viva España!»

La *Canarias* es la última fragata de la clase FFG; se puso su primera sección de quilla en los astilleros de la Empresa Nacional «Bazán», factoría de Ferrol, el 23 de abril de 1992 y su lanzamiento al mar se efectuó el 21 de junio del año siguiente, entregándose a la Armada el 14 de diciembre de 1994, siendo el actual su primer comandante; puede considerarse excepcional el hecho de reci-



Izado de la bandera.

bir su Bandera de Combate apenas a los tres meses de su entrada en servicio, lo que muestra la diligencia y el afecto a la Armada del cabildo insular tinerfeño y gobierno regional.

Con esta ocasión, el cabildo ha publicado un libro, cuidadosamente editado, cuyo autor es don Juan Carlos Díaz Lorenzo, en el que se recuerda la entrega de Bandera al único barco antecesor de este nombre en la Armada, el inolvidable crucero homónimo, realizada también en Santa Cruz de Tenerife el 5 de mayo de 1940, y la brillante historia de aquél, que fue insignia de la Flota durante casi cuarenta años hasta su baja en diciembre de 1975. Sigue una descripción de las fragatas de su clase y en particular de la *Canarias* y finaliza con una reseña de los buques de la Armada que ostentaron nombres canarios. Todo ello ilustrado profusamente con interesantes fotografías.

G. Y.





# HISTORIAS DE LA MAR

## EN LA ESTELA DE COSME GARCÍA



S bien sabido que el logroñés Cosme García Sáez fue en España uno de los precursores de la navegación submarina. Sin embargo, el conocimiento más pormenorizado de su vida y obra ha sido poco divulgado, así como una descripción de su embarcación sumergible, hasta ahora poco menos que desconocida. A paliar esas carencias, al menos en parte, van dirigidas estas líneas.

El inventor construyó a su costa un submarino de carácter puramente experimental que probó en Barcelona en 1858. Fruto de las experiencias obtenidas con el prototipo fue una segunda embarcación que se probó en el puerto de Alicante el 4 de agosto de 1860. El buque había sido construido nuevamente en Barcelona y trasladado al lugar de las pruebas por un mercante.

Aunque en diversas ocasiones se ha publicado el acta de las pruebas, creemos que no ha gozado de la divulgación que merece, por lo que la reproducimos íntegramente a continuación:

«Los que suscriben, residentes en esta ciudad de Alicante, certificamos y aseguramos bajo nuestro honor y buena fé.»

«Que en el día tres del corriente mes de Agosto de 1860, fuimos invitados por D. Cosme García, de profesión mecánico y residente en Madrid, para asistir al día siguiente 4, a las 7 de la mañana, a los experimentos y pruebas de un aparato buzo de su invención»

«Que, en efecto, concurrimos en el día y hora mencionados con el indicado fin, al punto del mar designado por el Sr. Comandante de Marina de este distrito para ejecutar estos trabajos.»

«Que el sitio indicado es el de mayor fondo ó profundidad reconocido en este puerto.»

«Que llegado a este punto, observamos el aparato Buzo a flote y dispuesto a funcionar.»

«Que así que se completó el número considerable de personas asistentes a este acto, el inventor, Sr. García se introdujo con uno de sus hijos en el aparato, y cerró herméticamente su entrada por medio de la tapa ó puerta colocada en la parte superior de aquél.»

«Que instantáneamente después, el Buzo desapareció de la vista de todos los concurrentes, sumergiéndose con la mayor facilidad hasta el fondo del mar.»

«Que en este estado, con el inventor y su hijo dentro, permaneció sumergido por tiempo de 42 ó 45 minutos, sin tubo, cuerda, ni nada que le comunicase con la atmósfera.»

«Que durante este tiempo, el aparato se hizo visible varias veces entre dos aguas a voluntad del inventor, quien hizo estos movimientos, según dijo después, para dar a conocer a sus concurrentes que ninguna novedad le ocurría y evitar toda duda e inquietud por este motivo.»

«Que asimismo observaron que el aparato permaneció inmóvil entre las aguas, a voluntad del inventor que dirigía estas operaciones desde el interior.»

«Que después, el aparato se movió en todas direcciones, caminó y dió vueltas o giros completos, ejecutados por el inventor sin ningún auxilio ni agente exterior.»

«Que el aparato subió a la superficie del mar y, abierta la tapa desde el interior, aparecieron el inventor y su hijo tranquilos, sin muestras de fatiga o cansancio.»

«Que el inventor manifestó entonces que podían haber permanecido encerrados en él mucho más tiempo, pero que no lo habían hecho para evitar que los concurrentes experimentasen temor sobre su seguridad personal.»

«Y certificamos, por último, que todas estas operaciones se han ejecutado a nuestra vista, sin que el inventor haya necesitado aire, ni ningún otro auxilio exterior, esto es, incomunicado completamente con la atmósfera, suelto y libre el aparato, sin un cable siquiera que pudiera elevarlo del fondo del mar a la superficie, caso de cualquier incidente.»

«Y, a petición del inventor D. Cosme García, y por ser así la verdad, firmamos este acta en Alicante a 6 de Agosto de 1860. El comandante de Marina,

José de la Paz. El brigadier gobernador, Buenaventura Carbó. El coronel jefe de E. M. de las Baleares, Juan de Dios Sevilla. El presidente del Consejo Provincial, Joaquín Orduña. El administrador provincial de N. P. Manuel de Cobella. El ingeniero de minas Sandín. El ingeniero jefe de la provincia, Agustín de Chaso y Baracibar. El ingeniero 1.º Eduardo O'Kelly. El ingeniero de caminos Antonio G. Molina. El juez de 1.ª instancia Antonio Alix. El cónsul general de Suecia y Noruega, Carlos A. Dahlander. El administrador principal de Correos Remigio Motas. El Cónsul de S. M. Británica Benjamín Barrios. El Cónsul de los EE. UU. Guillermo Leach Giró. El director y propietario del diario "El Comercio" B. Loma y Corradí. El marqués de Casa. El capitán del vapor *Marsella*. El Asesor de Marina, Francisco F. Motas... y siguen las firmas» (1).

El comandante de Marina ofició al capitán general del Departamento de Cartagena el 5 del mismo mes en los siguientes términos:

«A las 7 y 3/4 de la mañana del día de ayer se hizo en este puerto la prueba de un aparato submarino de la invención de D. Cosme García, vecino de Madrid, resultando de las operaciones hechas que dicha máquina,



El inventor Cosme García (cortesía de D. Alberto Álvarez Egaña, descendiente del inventor).

(1) Diario «La Publicidad», de Barcelona, del 20-IX-1917, y copia del acta original.

que es de planchas de hierro, se sumergió con dos hombres dentro, permaneciendo bajo el agua veinte y seis minutos, que después ascendió a flor de agua, girando varias veces tanto en su superficie como entre aguas con facilidad, dando con esto su inventor por concluidas las pruebas a las que asistí y que en su totalidad duraron hasta las 8 y media de la propia mañana, sin que en las personas que se sumergieron, una de las cuales fue el indicado García, se notase alteración alguna en su salud.» (2).

El capitán general transmitió el oficio el día 7 al ministro de Marina, pero por lo que sabemos el inventor no tuvo respaldo oficial y su meritoria experiencia terminó por caer en el olvido.

Don Cosme García se había interesado también por las armas de fuego, y aquí sí que tuvo algún éxito. En 1855 construyó una carabina de retrocarga con cartucho de papel, sistema de aguja, pero la comisión nombrada al efecto la desechó por considerar inadmisibles el que estuviesen reunidos la pólvora y el fulminante. Tras la experiencia del submarino, volvió a la carabina, consiguiendo que en 1861 y en polígono de Carabanchel, se probara oficialmente ante una nueva comisión. Fracasó la primera por inutilizarse el arma tras cincuenta disparos, y la segunda por defectos de obturación del arma. Por fin, en 1863, su arma obtuvo la aprobación oficial, encargándose un primer pedido de 500 armas a la fábrica de Oviedo. Sin embargo, algo se atravesó de nuevo, pues no hubo nuevos encargos, y las carabinas fueron simplemente almacenadas en el parque.

El desilusionado inventor murió en 1877 en su casa de Madrid, en donde había llegado a tener expuesto a la curiosidad pública su submarino, buscando así obtener su apoyo, pero el espectáculo de San Hermenegildo número 7 no provocó lo deseado.

Como ha hecho notar Ramírez Gabarrús, no se conoce nada de cómo era el sumergible, lo que es una sensible falta, y más si advertimos que García y Monturiol coincidieron aproximadamente tanto en el tiempo como en el espacio en sus ilusionados proyectos (3).

## Un renacimiento en 1898

En un artículo de esta REVISTA GENERAL DE MARINA, se hacía un apretado resumen de los varios artefactos sumergibles que diversos particulares, españoles y extranjeros, ofertaron a nuestra Armada en la difícil coyuntura de la guerra contra los Estados Unidos (4).

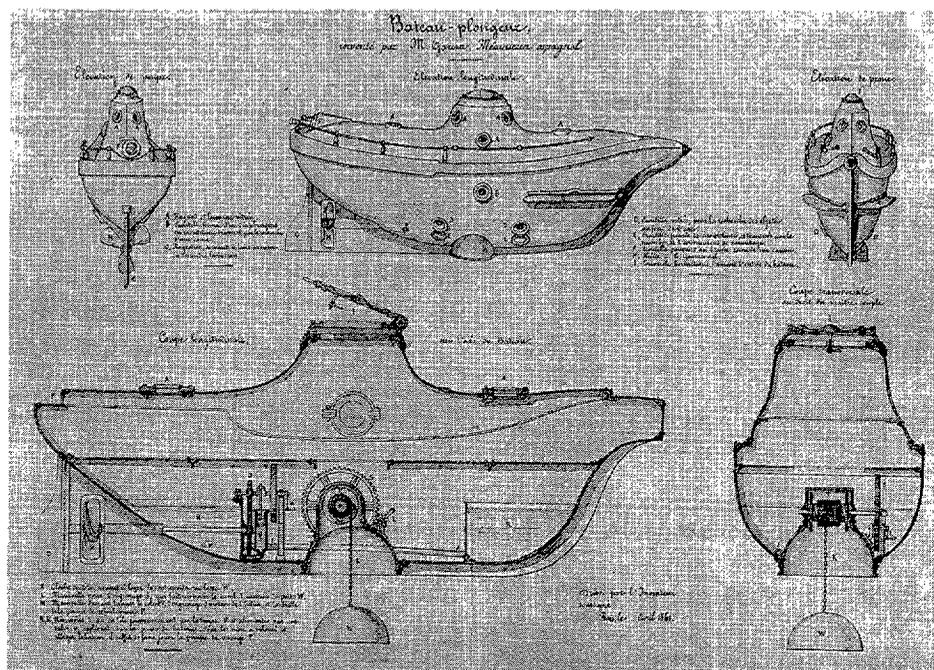
(2) Como el anterior, del Archivo «Álvaro de Bazán». Sección Muelles y Puertos. Alicante. Año 1860.

(3) RAMÍREZ GABARRÚS, Manuel. *El Arma Submarina Española*, Bazán; CNMSA. Ed. no comercial, 1983, pág. 24.

(4) RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón. *Submarinos del 98*. REVISTA GENERAL DE MARINA. Mayo de 1991, pp. 705-715.

En dicha relación, seguramente incompleta, se mencionaba casi de pasada que el hijo de Cosme García había presentado un proyecto igualmente por aquellas fechas. En efecto, consta documentalmente que don Juan García Porres lo efectuó el 30 de abril de aquel luctuoso año, cuando la guerra apenas hacía unos días que había comenzado.

La instancia discurre en los siguientes términos:



Planos para la patente francesa del submarino de Cosme García (cortesía de D. Alberto Álvarez Egaña, descendiente del inventor).

«Juan García Porres, mecánico, habitante en Madrid, calle de Goya número 80, piso bajo, y con cédula número 36.994 clase 11, a VE expone:

«Que según copia del certificado que se acompaña, dispone de los planos y cuantos datos son necesarios a la construcción de un aparato que denomina *Garcibuzo*, con el cual pudiera sin la menor dificultad prestar los servicios de guerra siguientes: 1º. Destacarse de un buque sumergiéndose con el aparato, rastreando y cortando cuantos hilos pongan en comunicación las defensas de tierra con los torpedos o cualquiera clase de minas submarinas, dejando libre de peligros la entrada en los puertos a que la escuadra española desee atacar. 2º. Destacarse asimismo en busca de los buques enemigos que se traten de destruir, colocando con toda seguridad en su quilla o costados un torpedo que,

manejado desde el aparato, puede explotar en el momento que se quiera y sin que pueda apercibirse el barco enemigo ni librarse del peligro. 3º. En tiempo de paz, pueden dedicarse estos aparatos a una multitud de servicios, extrayendo de los morros, a las profundidades posibles, material perdido y riquezas.»

«Si VE lo considera útil para el servicio de la Marina de Guerra en los momentos actuales, el que suscribe no tiene inconveniente en proporcionar cuantos datos posee para que un informe facultativo determine si procede la inmediata construcción que, dirigida por el que suscribe, con la intervención del personal facultativo y en el Arsenal del Estado que VE designe, puede llevarse a cabo en un plazo de treinta días, reservándose todo derecho que no sea la aplicación de dicho aparato para la guerra naval por la Marina de Guerra española, como cumple en estos momentos al patriotismo de todos los españoles, deseando que quede a salvo a toda costa la integridad y honra de la Patria» (5).

Con los antecedentes de las exitosas pruebas del padre, el asunto parecía merecer más atención que otros proyectos, y así el 3 de mayo de 1898 el ministro don Segismundo Bermejo ordenaba la creación de una junta, presidida por el contralmirante don Manuel de la Cámara y Livermoore y compuesta por el teniente coronel de Artillería de la Armada don Gabriel Escribano, el ingeniero jefe de primera clase José Castellote y el teniente de navío de primera clase don Manuel Pasquín, encargándose que «...estudiara e informara a la mayor brevedad lo que estime procedente y el juicio que le merezca el aparato de referencia».

Como es bien sabido Bermejo duró poco al frente del Ministerio, y tras el desastre de Cavite fue relevado por el capitán de navío de primera clase don Ramón Auñón y Villalón. Afortunadamente, Auñón continuó la gestión, pero hubo que sustituir a Cámara, nombrado jefe de la Escuadra de Reserva, y a Pasquín, también con nuevo destino. Los sustitutos fueron el contralmirante don Eduardo Reinoso, que era entonces director de Material, y el teniente de navío don Eugenio Pasquín, hermano, suponemos, del anterior. Tomaron posesión el 24 de mayo.

Ya al día siguiente, la junta elevó su dictamen al ministro. En el acta de la reunión se describe detalladamente el aparato y se juzga su utilidad. Lo más importante del caso es que se trata, según toda evidencia, del mismo ingenio ideado por Cosme García y probado en 1860, si acaso con alguna modificación debida a su hijo, aunque ello es poco probable dada su simplicidad.

El acuerdo de la junta es el siguiente:

«El casco de la embarcación tiene la forma de un cilindro circular con su eje horizontal, y cada una de las extremidades de proa y popa está formada por

---

(5) Archivo «Álvaro de Bazán». Indiferente. Asuntos Personales, años 1860 y 1914.

dos planos verticales en forma de cuña. Las dimensiones principales son: eslora, cinco metros cinco décimos; diámetro, un metro seis décimos; longitud de la cuña de proa, un metro siete décimos; longitud de la de popa, un metro cincuenta y cuatro décimos; desplazamiento total, ocho toneladas.»

«En la parte superior tiene un tambucho de paredes verticales paralelas a la quilla y con un techo curvo, y en sus extremos terminado por dos cuñas. Las dimensiones de este tambucho son: altura, cuatro décimos; manga, seis décimos; eslora, cuatro metros ocho décimos. El casco y el tambucho serán enteramente de hierro o acero.»

«El propulsor de la embarcación es una hélice movida a mano por medio de un manubrio y engranajes desde su interior. En la medianía de la embarcación y en los costados hay dos tanques (*sic*) para recibir el agua que le ha de servir de contrapeso para sumergirse y dos pequeñas bombas de mano para expeler parte de este agua cuando se quiere subir a la superficie.»

«Por la parte exterior y en la cuña de proa, lleva dos timones horizontales que se mueven desde el interior y sirven para nivelar la embarcación cuando se mueve en sentido horizontal, y en la popa tiene un timón vertical para el gobierno ordinario. Hacia la parte inferior lleva dos quillas laterales para hacer más lento los movimientos de balance.»

«La luz exterior penetra en la embarcación por las portillas que tiene en las paredes del tambucho. La embarcación necesita para su manejo dos hombres, que según manifiesta el Sr. García Porres pueden permanecer sumergidos durante dos horas y media respirando el aire contenido naturalmente en su interior y cuyo volumen es de unos cinco metros cúbicos, pero que en caso necesario, el aire viciado podría renovarse comunicando con el exterior por medio de un tubo cuyo extremo estuviese sostenido por un pequeño flotador.»

«La embarcación, según manifiesta el Sr. García Porres, puede utilizarse para colocar un torpedo bajo el casco de un buque y hacerlo explotar bien a distancia, por medio de un cable eléctrico, o bien automáticamente con un aparato de relojería. Para ello la embarcación lleva por la parte exterior una horquilla de hierro sujeta a su casco por unas uñas, que se maniobran desde el interior y de las que puede desprenderse, y esta horquilla tiene en una de sus ramas un tornillo de presión que se maniobra también desde el interior y sirve para sujetarla a cualquier punto saliente del casco del buque que se quiere atacar. De la horquilla pende por un cable corto el torpedo que está unido a la embarcación por el conductor para darle fuego.»

«Los que suscriben, después de conocidos estos pormenores y oídas todas las explicaciones y contestaciones que les dió el Sr. García Porres, resumen su juicio en la forma siguiente: 1.º Que la embarcación y sus mecanismos no tienen nada de original, sino la aplicación en la forma más sencilla de los medios conocidos para la navegación submarina.»

«2.º. Que tanto por el certificado que acompaña a la solicitud de las pruebas verificadas en Alicante, como por las explicaciones dadas, la embarcación es

susceptible de realizar lo que en el acta de consigna.» (He aquí la prueba definitiva de que el aparato antes descrito es el mismo que el de Cosme García).

«3º. Que la velocidad será escasisima, no llegando quizás a una milla por hora, y su radio de acción también muy corto, como resultado exclusivo de la fuerza muscular de sus hombres.»

«4º. Que la maniobra de colocar un torpedo en el casco de un buque, además de difícil y delicada, exigiría en todo caso que aquél se hallase parado o cuando más fondeado a la gira.»

«5º. Que teniendo en cuenta el corto radio de acción y la escasa luz que del exterior puede recibir la embarcación, hará siempre necesario ser conducido por otro hasta muy corta distancia del buque a que debía de atacar.»

«Sentadas las precedentes conclusiones y teniendo en cuenta todas las consecuencias que de las mismas se derivan, los que suscriben entienden que sólo en algún caso, en extremo excepcional, podría ser considerada la embarcación que se ofrece como arma de guerra y que restringida su eficacia a casos, si no imposibles, en extremo remotos, no procede por lo tanto someterla a nuevos ensayos. Por lo demás, los que suscriben entienden asimismo que procede dar las gracias de Real Orden al Sr. D. Juan García Porres por su desinteresado y patriótico ofrecimiento» (5).

Como puede verse, el submarino es semejante al presentado por esas fechas por un anónimo ciudadano de Vitoria, mencionado en el artículo citado, y que mereció análogo juicio de las autoridades de la Armada. Realmente, el artefacto apenas suponía algún avance sobre el *Turtle* de Bushnell, de 1776, o el *Nautilus* de Fulton. Probablemente, la aportación del hijo sobre el diseño del padre, caso de existir, se limitaba a la inclusión de quillas de balance y a los timones horizontales.

En cuanto al coetáneo *Ictíneo* de Monturiol, cabe decir que, especialmente el segundo modelo construido y probado por el inventor catalán, era mucho más avanzado que el sencillo aparato de Cosme García.

No cabe, sin embargo, dudar por un momento de la honradez y patriotismo de padre e hijo, así como del sacrificio económico que les reportó la investigación y construcción de los modelos y del valor necesario para probarlos. A pesar de su sencillez, no cabe duda de que el submarino había funcionado, pero lo que en 1860 era todavía digno de atención, en 1898 había sido ya sobrepasado ampliamente por la técnica.

Resulta curioso que el ingeniero Castellote, que había colaborado con Peral, tuviera que informar sobre el submarino de Cosme García. De igual modo los hijos del almirante (y ministro de Marina hacia 1894) don Manuel Pasquín, que había integrado el Consejo Superior de Marina que dictaminó sobre el submarino Peral, fueran sucesivamente llamados a hacerlo sobre el anterior proyecto.

---

(5) Archivo «Álvaro de Bazán». Indiferente. Asuntos Personales, años 1860 y 1914.

## Epílogo

Rechazado el proyecto, Juan García Porres volvió a sus ocupaciones, hasta que en noviembre de 1913 presentó un nuevo proyecto del que decía: «...puede juzgarse con hacer saber que uno sólo de los modelos sería suficiente para cortar las comunicaciones marítimas entre España y África, destrozando en muy pocos días la Marina Mercante dedicada a este tráfico, la de Guerra que trata-se de impedirlo y bombardear la costa con la mayor impunidad».

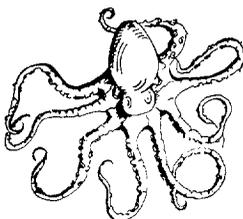
Nada se sabe de tan potente arma, sólo que la Dirección del Material, acogiéndose a una Real Orden de 11-VIII-1906, decidió no examinar cualquier invento que no viniera especial y oficialmente recomendado por la oficina de Patentes del Estado, siendo firme el acuerdo el 20-II-1914.

Como quiera que dicha propuesta de arma se presentó junto con la petición de reconocimiento de la labor de don Cosme García por parte de su hijo, así como de una ayuda económica que indemnizara el gasto y el tiempo empleados por ambos en sus inventos, parece que con ello no se hacía más que intentar respaldar dicha petición, aunque tal vez nos equivoquemos y existía realmente un proyecto más o menos serio.

Si no la indemnización, al menos sí se dio el reconocimiento público y oficial a la labor de don Cosme García. Pocos años después, el submarino A-2, construido en La Spezia para nuestra Armada y entregado el 25 de agosto de 1917, llevaba el nombre del voluntarioso inventor. Posteriormente lo llevaría el S-34, el antiguo *Bang* norteamericano botado en 1943 y cedido a España, tras su modernización, en 1972.

No queremos, por último, terminar esta noticia sin agradecer especialmente la ayuda prestada por don Juan del Campo, del Archivo «Álvaro de Bazán», de El Viso del Marqués, cuyo conocimiento del enorme y riquísimo fondo documental allí conservado, su celo en el trabajo y su amabilidad nos hicieron con este expediente casi desconocido aunque de interés tan relevante para conocer algo más de los precursores españoles de la navegación submarina.

Agustín Ramón RODRÍGUEZ GONZÁLEZ  
Doctor en Historia Contemporánea



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

---

Se ruega a los señores suscriptores que, en el caso de no recibir con normalidad la REVISTA u observar errores en la dirección de envío o se encuentra en la situación de «disponible» o en cursos de larga duración, comuniquen por escrito a esta REVISTA GENERAL DE MARINA, Juan de Mena, 3, 2.º, 28071 Madrid, la dirección correcta en donde desea recibir la REVISTA.

Si esta dirección fuese una Dependencia grande, indicar también el destino dentro de ella, así como piso o planta, en el caso del Cuartel General de la Armada y Ministerio de Defensa.

---

---



## 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.

### 24.142.—Hace cien años

Comienza este cuaderno de junio de 1895 con un artículo titulado *Electrodinámica elemental*. Se trata de unos «Apuntes explicados en la Escuela de Maquinistas de Cartagena por el teniente de navío, profesor de la misma, don Baldomero Sánchez de León»; es continuación del cuaderno de abril pasado. Sigue *Impresiones de viaje por los Estados Unidos del Norte de América*, por el capitán de fragata don Víctor M. Concas y Palau. *Socorros á los heridos y á los naufragos de las guerras marítimas* es continuación del

anterior cuaderno y concluirá en el próximo, traducido por don Federico Montaldo; aquí se refiere a los «medios de transporte, transbordos, puestos suplementarios». *La Armada japonesa*, tomado del «United Service Gazette», dice, entre otras cosas que «El Gobierno japonés no sólo ha adquirido un número crecido de buques, sino que ha creado y desarrollado, asimismo, los elementos para la construcción de los acorazados de primera clase y para el mantenimiento de todas sus naves en buen estado de conservación». *El blindaje ligero y sus sucedáneos*, tomado de «Le Yacht»; *El canal del Norte*, por don Nemesio Fernández-Cuesta, se trata de la «Inauguración oficial del canal de Kiel, que une los mares Norte y Báltico». *El Huracán del 24 septiembre de 1894 en las Antillas*, «algunos antecedentes tomados de un artículo escrito por un Oficial del crucero *Sánchez Barcáiztegui*»; era éste el «ilustrado alférez de navío de la Armada don Carlos Saavedra y Magdalena», narra aquí los pormenores de este huracán. *Recuerdo*, por don Nemesio Fernández-Cuesta, sobre el fallecimiento el día 24 de mayo en Berlín de don Isaac Peral y Caballero; hace una ligera biografía de él, dice: «La REVISTA GENERAL DE MARINA no puede olvidar que don Isaac Peral un cumplido caballero y uno de los Oficiales de más saber que ha tenido nuestra Armada y, fiel á sus tradiciones, le dedica en estas líneas la expresión de su más cariñoso respeto». *Vocabulario de las pólvoras y explosivos modernos*, «traducido del *Vocabulario* que publica en la *Rivista Marittima* el Sr. Salvati, jefe del la Marina italiana»; continuación de anteriores cuadernos y continuará; aquí se refiere a la nitroglicerina hasta la xilodina. *Asociación de los Cuerpos de la Armada*, «Extracto del acta de la Junta general celebrada el día 4 de junio de 1895».

En *Noticias Varias*, vemos, entre otras: *Alemania: profundidad de los Océanos*, tomada de «Ciel et Terre», dice que: «El Doctor Karl Karstens, ha comparado las diversas apreciaciones de la profundidad de los Océanos formuladas por los calculadores mediante métodos diversos, empleándose al efecto tres procedimientos». *Lanzatorpedos*: «Parece que en lo sucesivo los acorazados ingleses no llevarán lanzatorpedos cortos para los Whiteheads de á 18», «en atención á haber resultado el alcance de éstos más eficaces empleando lanzatorpedos prolongados». *Bibliografía*, con la reseña de varios libros y periódicos nacionales y extranjeros. *Erratas del cuaderno anterior*. *Índice general alfabético por autores y por materias del tomo XVI de la REVISTA GENERAL DE MARINA*. *Apéndice*, con disposiciones relativas al personal de los distintos Cuerpos de la Armada hasta el día 24 de mayo de 1895. Varias láminas y cuadros acompañan al cuaderno.

J. F. G.

## 24.143.—Cantón



Con ocasión de la insurrección cantonal de 1873, la iglesia castrense de San Francisco, de San Fernando, fue profanada y casi destruida. Habilitada para cuartel de milicias, se utilizaron los altares como camas y mesas de juego, sirviendo las pilas de agua bendita para abrevaderos de caballos.

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

comerlos. Otros se llaman montañeses o canaleses, que conversan con los nuestros y dan aviso cuando sienten que vienen los otros malos».

Lo que son las cosas, hoy los «malos» que «dan asalto a los nuestros» resultan ser los «canaleses», aunque no con arcos ni flechas sino con modernos patrulleros. Pero tampoco se comen a nadie, todo hay que decirlo...

G. Y.

## 24.144.—Terranova



La reciente actualidad del conflicto nos permite recordar lo que escribió López de Isasti refiriéndose a épocas anteriores:

«No contentos con lo de la tierra van cada año los guipuzcoanos con muchas naos de los puertos comarcanos para Terranova, región frigidísima septentrional y casi inhabitable por las muchas y grandes nieves y heladas, resistiendo con admirable ánimo, llegan navegando por el mar océano cuatrocientas cuarenta y seis leguas á la costa que llaman de Bacallaos, partiendo por el mes de Marzo y Abril y volviendo por Septiembre y Octubre cargados de pescado bacallao, que descargado en el puerto de Pasaje se lleva á la villa de San Sebastián, de donde, y de otros puertos de Guipúzcoa se distribuye a todas las partes de España.

Van también á esta región de Terranova por grasa llamada comúnmente aceite de ballena, por hacerse del unto y grosura de las ballenas derretido en calderas. Hay en aquella costa de la mar abundancia de estas ballenas, que pasan de una parte á otra; pero es dificultosa la pesquería de ellas por los montes de nieve que se hallan en la ribera del mar en la parte que se hiela, y por los hombres salvajes que allá habitan como bárbaros, sin casas y sin vestidos de paño, sino solo con pellejos de venados, y son de dos géneros; unos se llaman esquimaos, que son inhumanos porque suelen dar asalto á los nuestros con sus arcos y flechas (de que son muy diestros) y matar y

## 24.145.—El arte de navegar español



El mundo de entonces, siglo XVI, aprendió a navegar en libros españoles. Recordemos que los dos principales maestros en este arte de la navegación, Martín Cortés y Pedro de Medina, paradójicamente, nunca cruzaron los mares, pero, sin embargo, sus obras alcanzaron renombre universal y fueron traducidas a distintos idiomas. La segunda y tercera edición del «Arte de navegar» (1545) de Pedro de Medina cambiaron su nombre original por el de «Regimiento de navegación»; solamente en Francia, su libro llegó a doce ediciones. Por cierto que en la de 1554, el geógrafo Nicolás Nicolai escribe lo siguiente en su prólogo: «¡Oh feliz nación española, cuán digna eres de loor en este mundo, que ningún peligro de muerte, ningún temor de hambre ni de sed, ni otros innumerables trabajos han tenido fuerza para que hayas dejado de circundar y navegar la mayor parte del mundo, por mares jamás surcados y por tierras desconocidas de que nunca se había oído hablar, y todo esto por estímulo de la fe y de la virtud, que es por cierto una cosa tan grande que los antiguos ni la vieron ni la pensaron y por imposible la tuvieron.»

Asimismo, la obra de Martín Cortés mereció el honor de ser traducida a varios idiomas, obteniendo la preferencia de Inglaterra.

Refiriéndose a estos dos ilustres escritores de náutica, dice don Julio Guillén Tato en su opúsculo «Europa aprendió a navegar en libros españoles» (1943): «...debía de estar reservada a España —eterno país de las paradojas— el que dos hombres de tierra adentro iniciasen al mundo en los secretos del arte de

navegar hasta tal punto que ni ingleses ni franceses se atrevieron a traducir el vocablo arte, que así, en español, apareció en los libros de ambas lenguas.»

Esta voz, arte, tiene su origen en Raimundo Lulio —«Ars navegandi»— que aparece en su libro, capítulo CXI, «Ars Magna.»

J. L. T.

#### 24.146.—Lutos



Referente a lutos en el uniforme, hubo distintas fases, según la época de su uso. A mediados del siglo XVIII los lutos oficiales en los altos empleos afectaban a gran parte del uniforme. En los inferiores se limitaban a banda de gasa negra en el sombrero. En cuanto al tiempo de su uso, los hubo como los ocasionados por muerte de miembros de la Casa Real, que duraban varios meses. Últimamente sólo se llevaba brazal negro en la manga izquierda, por encima del codo.

También estuvo permitido el uso de lutos particulares. Al principio se llevaban en el sombrero, reemplazando la escarapela roja por una negra, pero esto se prohibió a principios de 1770 debido a varios abusos.

Cuando se sustituyó el sombrero por la gorra de plato galoneada, se permitió llevar en ésta un pequeño lazo de crespón negro colocado sobre las divisas, en su lado izquierdo. Su uso más frecuente fue durante la segunda mitad del siglo XIX y, al irse abandonando, fue abolido a finales de 1909.

J. M.ª B.

#### 24.147.—Acometividad



Proverbial era la del almirante Pero Niño (1378-1453). Aliado con el francés Charles Savoisy (Sebasil, en la crónica) decidió atacar al inglés Harry Paye (Arripay), llamado *el almirante de los cinco puertos*, con sus tres galeras y las dos de su aliado. Advirtióle éste de la superioridad

numérica del enemigo y de la dificultad en que se verían sus galeras si, como era de prever, saltaba el viento. Respondióle Niño:

«Agora calma face, e non hay viento: en tanto que dura la calma, tenemos tiempo, fagamos lo que debemos. Bien sabedes cuanto mal rescevides dellos, e cuantos daños facen cada dia en Castilla e en Francia. Si agora les dexamos, nunca tal tiempo avremos con ellos e el mayor mal que será, que si los dexamos verán que con miedo lo facemos, e de aquí adelante farán más mal, ca andarán más sin temor. E si así lo avemos a dexar, nunca yo oviese venido a Francia, nin oviese conocido los Franceses.»

El caballero francés, ante tal razonamiento, no osó insistir y lealmente siguió al almirante al combate. Pero su prudencia no era vana: durante la lucha saltó, efectivamente, el viento; las galeras maniobraron para ganar barlovento, excepto la del propio Niño, que sostuvo él solo el combate, diciendo:

«El que oviere miedo eche a fuir, que de esta vez o ellos llevarán a nos a Inglaterra, o nos a ellos a Francia, o morirá quien Dios quisiere.»

Y a punto estuvo de ocurrir lo primero o lo último, dado el temerario valor del futuro conde de Buelna, de no ser por el oportuno auxilio de una ballenera francesa que con habilísima maniobra logró desarbolar al navío que más acosaba al castellano, liberándole así del apresamiento o la muerte.

T. T.

#### 24.148.—Cañón de tiro rápido de 42 mm. Sistema Sarmiento



Nuestra REVISTA, en su cuaderno de julio de 1893, daba en su sección de *Noticias Varias* la que, con este título, transcribimos:

«Adoptado provisionalmente para la Marina por Real orden de 22 de julio último

dicha pieza, de la que es autor el capitán de artillería de la Armada D. Antonio Sarmiento, después de las pruebas á que fué sometida en el polígono de Torregorda, tiene un ingenioso mecanismo de cierre que funcionó á satisfacción en las citadas pruebas.

»El cañón está formado por un tubo de acero que ocupa toda la longitud del ánima. Este tubo está reforzado por un manguito del mismo metal, colocado con el debido apriete, que se atornilla al tubo por su parte anterior, y sobresale por la culata, donde está practicado el alojamiento del cierre.

»Los muñones están forjados en el manguito. El ánima presenta en la culata el alojamiento del cartucho y sus diámetros exceden á los correspondientes de este en 0,3 mm., cantidad suficiente para facilitar la pronta entrada del cartucho en el cañón y que no permite á la vaina dilatarse más de lo que corresponde á su límite de elasticidad. El número de rayas es igual á 20 y su profundidad 0,3 mm., son progresivas, empezando sin inclinación y terminando en la boca con una vuelta en 30 calibres. Pesa el cañón 124 kilogramos y el centro de gravedad está en el eje de muñones.

»Las municiones que emplea este cañón son las mismas del Nordenfelt de igual calibre. La velocidad inicial media con la granada de 1,134 kilogramos y carga de 524 gramos pólvora R. L. q.<sup>2</sup>, fué de 570 metros y la presión máxima 2.308 kilogramos por cm.<sup>2</sup>.

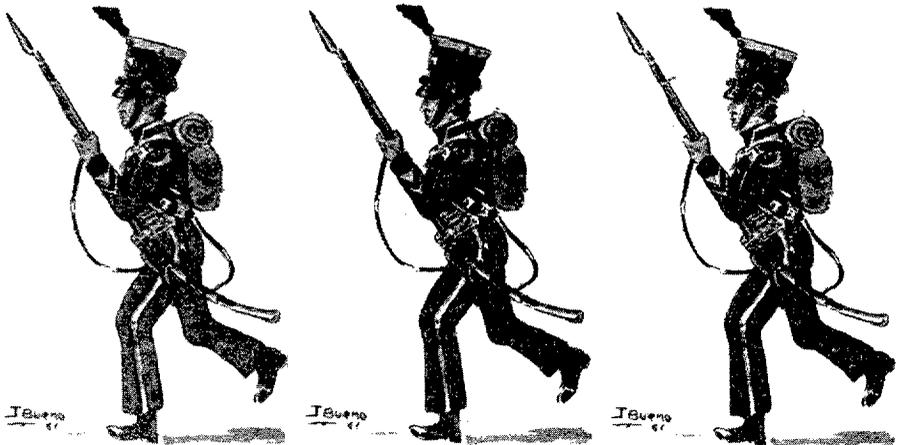
»El montaje de retroceso para este cañón se compone de tres partes principales; 1.ª, el montaje, propiamente dicho; 2.ª, la horquilla pinzota, y 3.ª, el cono basa. El montaje es de bronce en forma de cono reforzada por nervios, la horquilla es de acero y el cono basa de bronce, pesando las tres partes 141 kilogramos y retroceso máximo 60 mm. Este montaje para instalarse á bordo necesita un cono de palastro ó acero, que se une al de bronce por medio de 12 pernos. En las pruebas oficiales se consiguió una rapidez de 24 tiros por minuto con el disparador á voluntad y 30 con el automático.»

J. F. G.

#### 24.149.—Marinería



En la batalla de Bailén fue aniquilado por nuestras tropas un batallón de marinos de la Guardia Imperial napoleónica, una fuerza de elite. Dieron una carga a la bayoneta del tipo de las que los japoneses dieron el nombre de «banzai», a la desesperada, que no sirvió para inclinar la victoria en favor de los soldados de Dupont. Los pocos supervivientes fueron a parar a los pontones de Cádiz.



Los hombres de este batallón eran marineros (*matelots*) y sus oficiales, oficiales de Marina. Estas fuerzas, en su origen, fueron constituidas (1803) para tripular las embarcaciones dedicadas al cuartel general imperial. Se les armó, en terceras partes, de sables, chuzos y hachas de abordaje; todos con pistola al cinto. Es curioso consignar que en los chacós no llevaban visera; el uniforme era ya tan vistoso como se mantuvo cuando esos marineros pasaron a ser auténticos soldados, llevados a otros frentes de tierra, armados ya todos de fusil y bayoneta. Todos con sable (se conserva uno en nuestro Museo Naval). Las compañías siguieron llamándose «dotaciones» (en francés *equipages*). Llevaron tan sólo cornetas y no tambores como el resto de la Infantería (terminaron llevándolos, eran necesarios para batir *la charge* en filas cerradas como se usaba en la táctica de entonces).

En alguna ocasión (en Cádiz) tripularon lanchas de fuerza sutil organizadas para asaltar el istmo en Sanlúcar y Puerto de Santa María. En las figuras les vemos ya con visera en el chacó (sigue siendo curiosa esta evolución en su uniforme, primero la llevaron de quita y pon).

Créese que los soldados del cuadro de Goya de los fusilamientos de la Moncloa son precisamente marinos de la guardia de un destacamento que tenía Murat.

Cuando el emperador estuvo desterrado en la isla de Elba, tuvo con él una guardia de 25 *matelots de la Garde*, mandados por un alférez de navío. Debemos recordar que en Bailén, por nuestra parte, se batió una compañía de granaderos de Marina mandada por un teniente de navío, un Ulloa.

C. M.-V.

#### 24.150.—Capitán Pepe



Don José Martínez (Cartagena, 1702, Nápoles, 1770?) ingresó en

la Armada del rey Carlos de Nápoles, III de España a partir de 1759, como alférez de galeras, en 1736. En 1753, con el empleo de capitán de navío, se le confirió el mando de la «escuadra de los jabeques» que junto a la «de los navíos» y la «de las galeras» constituían la Armada napolitana, con la principal misión de

reprimir la piratería barberisca, en la que se distinguió especialmente don José —a quien se conocía en Nápoles con el afectuoso apelativo que sirve de título a esta *Miscelánea*— logrando muchas presas en los mares Jónico y Tirreno.

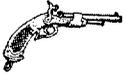
El 19 de mayo de 1754, la escuadrilla formada por los jabeques *San Luis*, a su mando, *San Antonio* (teniente de fragata Del Camino), *San Fernando* (teniente de fragata Carraba) y *San Jenaro* (teniente de navío Piano) entabló combate con otro jabeque argelino llamado *El Teramo*, mandado por el cretense Muharnaut, que había apresado un buque francés cargado de sardinas en salazón. Se llegó a tan corta distancia durante él, iniciado «á una hora despues de la oracion», cañoneándose durante toda la noche, que Martínez precisa en su relación los insultos que le dirigía el enemigo «llamandome capitan Pepo, napolitano y manja maccaron» (*mangia maccheroni*, comedor de macarrones) hasta que al amanecer del 20, el argelino hubo de rendirse con ocho muertos, varios heridos, el palo mayor rendido y otras averías. Por su parte, los jabeques de Martínez tuvieron que lamentar cinco heridos y un muerto: era éste don Domenico Ciappe, guardia marina, siendo el primero de su empleo caído en combate, por lo que el rey otorgó una pensión especial a su madre doña Felicia Hernández, habida cuenta la reciente pérdida de su padre y el fallecimiento de su otro hermano, también guardia marina: «El Rey se ha dignado piadosamente conceder a la suplicante en subsidio mensual el mismo sueldo o prest. de siete ducados al mes que ganara el difunto Guardia Marina don Domingo Ciappe su hijo; con declaracion de que deba la suplicante disfrutar este alivio y su hija doncella doña Ines su vida la una despues de la otra». Se distinguieron en el combate, entre otros, el teniente de fragata don Domingo Martínez, hijo del jefe de la escuadrilla, y los alféreces de galeras don Joseph Lavega y don Carlos Pucita.

Don José siguió al mando de sus jabeques aún en 1769, con 67 años de edad, falleciendo hacia 1770.

De todo lo anterior nos ha informado un curioso e interesante artículo de la «Rivista Marittima» italiana.

G. Y.

## 24.151.—Biografía breve



Es ésta la del capitán general de la Armada don Ignacio M.<sup>a</sup> de Álava y Sáenz de Navarrete; nacido en Vitoria (24-X-1750), efectuó sus primeros estudios en el Seminario de Nobles de Vergara (Guipúzcoa). El 23 de junio de 1766, sentó plaza de guardia marina en la compañía de Cádiz, embarcando (5-II-1768) después en el navío *Terrible* y, más tarde, en el *San Pedro de Alcántara*, *Peruano*, *Astuto*, y fragata *Venus*, en los que navegó por el Atlántico y Mediterráneo, haciendo también un viaje a Filipinas. En 5 de agosto de 1778, siendo ya teniente de navío, tomó el mando del jabeque *San Luis*, con el que hizo el corso contra moros y berberiscos, hasta el 8 de diciembre de 1779, en que transbordó al navío *Santísima Trinidad* y, sucesivamente, en el *Santa Isabel*, *Rayo* y fragata *Rosa* (24-I-1787); con ésta, unida a la escuadra combinada hispano-francesa de don Luis de Córdova y Córdova y conde de Orvillers, se halló en la campaña del canal de la Mancha contra la Gran Bretaña, participando también en el apresamiento de un gran convoy inglés a la altura del cabo Santa María; se halló en el bloqueo de Gibraltar. Ya de capitán de fragata, mandando la dicha *Rosa* y, después, la *Santa Bárbara*, participó en el ataque y auxilio de las baterías flotantes y en el combate naval que la escuadra sostuvo en aguas del estrecho de Gibraltar con la británica del almirante Richard Howe (20-X-1782), en el cual resultó herido, siendo premiado su comportamiento en esta acción con el ascenso a capitán de navío, dándosele el mando de la fragata *Sabina*. A mediados de 1787, fue nombrado mayor general de la escuadra de evoluciones, del mando del almirante don Juan de Lángara y Huarte, desempeñando después este mismo cargo en el departamento marítimo de Cartagena y, en 1 de junio de 1790, siendo ya brigadier, pasó de mayor general de la escuadra, mandado por don José Solano Bote, marqués del Socorro.

Nombrado comandante del navío *San Francisco de Paula* (8-II-1791), tomó parte en el socorro de Orán, atacada por los moros. Al comienzo de la guerra contra la Convención francesa, en 1793, fue nombrado mayor gene-

ral de la escuadra del mando del almirante Lángara, tomando parte en la campaña realizada por las escuadras británica y española contra las costas mediterráneas francesas, apoderándose de Tolón, participando Álava en el apoyo al desembarco de tropas y defensas de dicha plaza, encargado del mando de las fuerzas sutiles; al tenerse que evacuar la plaza, éste contribuyó a la protección del embarco de los evacuados y reembarco de las tropas; por su heroico comportamiento fue ascendido a jefe de escuadra (25-I-1794). En 7 de septiembre de 1795 se le dio el mando de una escuadra, con la que salió de Cádiz el 30 de noviembre rumbo a América del Sur, cruzando el cabo de Hornos, costeando las costas de Chile y Perú, haciendo escala en el puerto de El Callao, de donde pasó a las islas Marianas y Manila, donde fondeó; buenos y grandes servicios prestó en las Filipinas, protegiendo a la citada ciudad contra posibles ataques ingleses; estableció el apostadero; visitó las costas de China y el establecimiento portugués de Macao.

En 7 de enero de 1803, hecha ya la paz con Gran Bretaña, salió de Manila con la escuadra de su mando, rumbo a Cádiz, donde arribó el 15 de mayo siguiente; ya el 5 de octubre de 1802 había ascendido a teniente general.

Declarada de nuevo la guerra a la Gran Bretaña, fue destinado (15-II-1805), como segundo de la escuadra mandada por el teniente general don Federico Gravina, arbolando su insignia en el navío *Santa Ana*, del mando de don José Gardoqui; en él salió, unido a la escuadra combinada hispano-francesa, Gravina-Villeneuve, al encuentro de la inglesa del mando de Nelson.

No es aquí del caso referirnos al desgraciado combate de Trafalgar (21-X-1805) y sí sólo a la actuación de Álava; después de una heroica defensa, con más de cien muertos y gran número de heridos, entre éstos, Gardoqui y él mismo, con tres graves heridas, el *Santa Ana* se vio forzado a rendirse; sin embargo, debido al gran temporal que corría, los españoles consiguieron recuperar el navío, obligando a la dotación de presa poner rumbo a Cádiz, donde entraron ayudados por la fragata francesa *Themis*. Consecuencia de esto fue una reclamación del almirante Collingwood

sobre la actuación de Álava, que, prisionero, había recuperado el navío ilegítimamente; le contestó éste cumplidamente, manifestándole que todo sucedió cuando él estaba herido e inconsciente, incapaz de dar ninguna orden.

Por una R. O. de 9 de noviembre siguiente, le concedió S. M. «en atención á la heroicidad y valor con que se distinguió en el espresado combate» la Gran Cruz de la Real y distinguida Orden de Carlos III. Restablecido en parte de sus heridas, el 9 de abril de 1806, tomó el mando en jefe de la escuadra que mandaba Gravina, fallecido éste como resultado de sus heridas y, al año siguiente, fue nombrado vocal del Consejo del Almirantazgo. Al comenzar la guerra de la Independencia (2-V-1808), se trasladó a Cádiz, posesionándose del mando de la escuadra fundada en su bahía, rechazando los ataques de los franceses. En 26 de febrero de 1810 pasó de comandante general del apostadero de La Habana, cargo que ejerció con gran tino, hasta el 5 de febrero de 1812 en que fue designado capitán general del departamento marítimo de Cádiz. En 11 de agosto de 1814 fue nombrado miembro del Consejo Supremo del Almirantazgo, ascendiendo a capitán general de la Armada en 24 de febrero de 1817. Falleció en Cádiz el 26 de mayo del citado año. Sus restos se hallan actualmente en el Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando (Cádiz).

«Noble español, valiente militar y entendido jefe del cuerpo de la Armada, dejó en ella los más gratos y honrosos recuerdos por sus virtudes, sus talentos y su nunca desmentida lealtad». (*Galería biográfica...* Francisco de Paula y Pavia).

J. F. G.

#### 24.152.—Colegios militares



En el año de 1825 se dispone la apertura de dos centros docentes militares. El primero, para la Armada, se abre en abril en La Carraca con el nombre de «Colegio Real y Militar de Caballeros Guardias Marinas». Tuvo corta existencia, pues en enero de 1828 se ordenó su cierre. Fué su director el brigadier don Manuel Lobo

Campos, padre del ilustre contralmirante don Miguel Lobo Malagamba.

En junio, por iniciativa del general don Francisco J. Venegas, se dispone abrir en el Alcázar de Segovia un Colegio General Militar. Con ocasión de la primera guerra carlista, en agosto de 1837, el centro es trasladado a Madrid, donde pasa por varios desplazamientos provisionales hasta 1850, en que es ordenada su disolución.

En lo que se refiere a la Marina, hasta primeros de 1845 no se inaugurarían las clases en el Colegio Naval de San Carlos, en San Fernando. En febrero de 1882 un decreto del general Martínez Campos dispondrá la apertura de la Academia General Militar en el Alcázar de Toledo.

J. M.ª B.

#### 24.153.—Malos tiempos



Escribía Colón a la reina Isabel:

«El tracto y tránsito d'España a Flandes mucho se continúa; grandes marineros ay que andan a este uso... En Flandes los vientos no son amorosos... los que navegan allá son personas que se ponen a la ventura y lo mas de las veces llegan con la mano en los cabellos...»

¿Sería para no despeinarse...?

G. Y.

#### 24.154.—¿Censura?



Quienes hayan leído en «Biografía breve» la del capitán general de la Armada don Ignacio M.ª de Álava, habrán conocido, aunque por razones de espacio muy a la ligera, su valía en todos los aspectos. Cuando falleció, en Cádiz (26-II-1817), dispuso el Supremo Consejo de Almirantazgo, como decano que era del mismo, se redactase una nota necrológica para su publicación en la «Gaceta de Madrid» (periódico oficial a la sazón); de ésta fue encargado, parece ser, don

Martín Fernández de Navarrete y, en efecto, se publicó, pero debido a extrañas circunstancias se les «pasó por alto» el siguiente párrafo oficial:

«...la pérdida de este hábil General, consumado marino, valiente militar y leal vasallo.

El tierno sentimiento que ha manifestado la Marina en el Departamento de Cádiz por verse privada de este superior Jefe, y el esmero que ha procurado honrar sus funerales, recuerdan la dulzura y popularidad de su carácter, su atinado discernimiento y prudencia en el mando, su propensión al orden y a la justicia, su leal respeto al Rey, su amor a la Nación y al Cuerpo en que sirvió, y su celo por el adelantamiento de la Marina, por la mejora de la educación y de los estudios útiles.

Tantas y tan eminentes cualidades hacen lamentable su pérdida, dejan también un insigne dechado que imitar a los jóvenes que deseen sobresalir en la ilustre pero trabajosa carrera de la Marina Militar.»

¿Que pasó?, pues, que en todas partes y en todas épocas se «cuecen habas»; la indignación fue general y, por lo visto, se adoptaron «ciertas normas nuevas en la *Gaceta*», pero este elogio quedó sin aparecer, hasta ahora.

J. F. G.

#### 24.155.—Marín y Pontevedra



Según el licenciado Molina:

Pasando Marín, allí, en otra vía está Pontevedra, gran contratación, y aun de vecinos de más población que en todo este reino hallarse podría; aquí se congrega la gran cofradía que carga navíos que pasan de ciento, de tantos pescados y mantenimiento que hinche otros reinos y el Andalucía.

G. Y.

#### 24.156.—Guardias marinas



Con esta denominación existe en San Fernando (Cádiz) una calle de apenas cien metros de largo ubicada en una zona de modernas construcciones situada en la parte posterior del Colegio de la Compañía de María, de la calle Real, entre el Observatorio y la antigua Academia Naval de Sacramento y cercana, por tanto, a la primitiva Capitanía General, edificación que aún se conserva en dicha avenida principal.

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

#### 24.157.—Origen de la guerra submarina



Refiere Vegeco, escritor romano del siglo IV, en el libro V de su obra «Instituciones militares», que una de las maniobras de más resultado en los combates navales de aquella época consistía en inutilizar los timones de las naves enemigas, dejándolas sin gobierno. Pero, ¿cómo se hacía esto? No podía ser mediante embarcaciones menores, que serían avistadas al aproximarse a su objetivo. La faena tiene mucho de submarina y era realizada por marineros adiestrados, muy buenos nadadores, buzos en una palabra, que se deslizaban durante el combate entre dos aguas para cortar con herramientas especiales (*bipennas*) los cabos que sujetaban los timones, dejando así las naves al garete.

De suerte que el concepto de la guerra submarina parece antiquísimo, si bien su realización compete a cuestión de mucho tiempo después.

J. L. T.

#### 24.158.—Definición



El doctor don Diego García de Palacio, en su «Instrucción náutica para el buen uso y regimiento de las Naos, su traza y gobierno conforme á la altura de México» (México, 1587), incluye un «diálogo

entre un montañés y un vizcaíno»; en él, entre otras cosas, da algunas definiciones de los varios componentes de la tripulación de un barco. Aquí se trata de saber quién es, y misión del capellán. Veamos:

«El capellan es la plaza más importante para la salud de las almas: ha de ser ordenado de orden sacro, letrado, buen cristiano, caritativo, amigo de acudir al remedio de las necesidades del prójimo. Dirá misa, si lleváre ornamentos, todos los días que el tiempo diere lugar; visitará los enfermos dos veces al día, y hará que el cirujano haga lo mismo, y que les recete las medicinas; que se le dé al enfermo la ración de dieta que le tocáre, y que se la guise un grumete que para este efecto se le ha de dar, en un pucherillo que se le dé á sus horas; y si pasáre adelante la enfermedad, confesará al enfermo y dará los sacramentos, si lleváre recado para ello; acompañarále, consolándole y animándole hasta que muera. Hacer que haga su testamento, y lo que dejáre, hará inventario ante escribano, con acuerdo del capitán de mar, si fuere marinero; y si soldado, del alférez. Hará que en saliendo á la mar se confiesen y comulguen todos los que fueren en el galeon. En las ocasiones de pelea ha de estar en la boca de la escotilla con el cirujano y barbero para confesar a los heridos, y los que no tuvieren remedio los absolverá. Las dietas que se embarcaren para los enfermos se han de distribuir con su intervencion, teniendo un camarote donde guardar las pasas, almendras, azúcar y bizcocho blanco, para que no se gaste en otras cosas, como se hace de ordinario. Acabado el viaje, dará al maestre certificación en verbo sacerdotis de lo que se hubiere gastado, para que se le reciba en cuenta. Todas las tardes dirá la salve, y algunas, las letanías. Su alojamiento es bajo del alcázar, ó en el rancho de Santa Bárbara entre los astilleros, si es capellan del geleon; y si es de la infantería, entre ella en su alojamiento.»

J. F. G.

#### 24.159.—Área del viento



A mediados del siglo XVI se denominaba *área del viento* al espacio angular comprendido entre los consecutivos de la rosa.

Después aparecieron otras versiones; al comenzar el siglo XVII se empiezan a considerar como sinónimos *área* y *rumbo*. Nicot, en 1584, ya decía que *área* era «lo que los españoles llamaban rumbo» y para Desroches (1687) se trataba de la treintaidosava parte de la rosa.

J. L. T

#### 24.160.—Excusabaraja



No es ningún truco para ganar al mus, ni tenía nada que ver con ningún juego de naipes: se trataba simplemente de lo que hoy llamamos *muerto*. Se componía de tres anclas, cuyos cables, mediante un estrobo, se amarraban a una boya. Este mecanismo era tanto más útil en la época en que las anclas no se guarnían con cadenas —lo que no comenzó a hacerse sino en el primer tercio del siglo pasado—, por lo que al tomar vueltas sus cables con el borneo del buque, se hacía difícil y penosa la faena de desenredarlas. Así, con este sistema se *excusaba* la operación de *barajar* o quitar vueltas a los cables, y de ahí su nombre.

T. T.

#### 24.161.—Tragedia



Tal fue la desgracia ocurrida al buque-escuela de la Marina alemana *Niobe*, el día 26 de julio de 1932.

Nuestra REVISTA, en su número de octubre del citado año, publicaba una carta del teniente de navío de la Marina alemana, Wilhelm Jacobson, «cariñoso admirador de todo lo que signifique España y su Marina de guerra», en la que cuenta este desgraciado suceso y que, en parte, transcribimos:

«Ruhfus, que había tomado el mando de su hermoso velero el 1 de abril, tiene verdadero peso encima por la pérdida de su barco y de los 69 oficiales, suboficiales y marinería... Lo que únicamente le anima es el sentimiento de

su absoluta falta de culpa; verdaderamente hizo cuanto humanamente se pudo hacer en aquellas circunstancias, siendo fuerzas invencibles las que han hundido su barco.

»Fue un día verdaderamente hermoso y tranquilo cuando al ver los nubarrones de la tormenta mandó Ruhfus aferrar las velas altas, y cuando llegó el chubasco quiso orzar con el barco, lo que no consiguió, pues a medida que el barco caía, el viento rolaba más y más hacia popa, cogiéndolo siempre de través. La presión lateral del viento sobre la lona fue siempre de través, pudiendo decirse que el viento rolaba con la misma velocidad que el buque caía. Finalmente, el barco no obedeció ya al timón, y cuando el viento del chubasco se hizo huracanado lo acostó más y más, hasta echarlo a pique de costado. El viento del chubasco debió venir de arriba abajo, puesto que por mucho que escoraba el barco la presión del viento sobre la arboladura fue constantemente en aumento; de otra manera, al recibir las velas, casi horizontales, un viento de la misma dirección hubiese aguantado el buque. Esta es la única explicación que hay. El velero se fue a pique en pocos minutos y con él fue al fondo toda la gente que no se encontraba sobre cubierta, incluyendo toda la guardia de babor, que recibía enseñanza teórica en aquellos momentos en la camareta de popa, bajo la dirección del Alférez de Navío de primera (Oberleutnant) Reinhard. Muy pocos acudieron a cubierta antes del hundimiento.

»Afortunadamente, la pérdida tuvo lugar en las proximidades del barco-faro *Fehmarn-Belt* y del vapor que por allí pasaba, *Teresa Russ*. Así, al menos, se pudo salvar una parte de la dotación, pero también muchos de los que nadaban encontraron la muerte en lucha con las olas. El comportamiento de la dotación fue admirable; la disciplina y el compañerismo, exactos, dando idea de lo inculcados que tienen estos principios nuestros marineros...»

Era el comandante del *Niobe* el teniente de navío Heinz Ruhfus, que había tomado el mando el día 1 de abril.

J. F. G.

#### 24.162.—Alféreces de navío



En el número de enero de 1911 de esta REVISTA GENERAL DE MARINA se publicó el artículo titulado *Orgánica naval. Rango y antigüedad*, original del entonces capitán de fragata don Saturnino Montojo, en el que, refiriéndose a los alféreces de navío, dice lo siguiente: «El único grado subalterno que debe de existir en la Armada es el de teniente de navío, porque el de alférez debe de considerarse, y así sucede en las Marinas más adelantadas, como el último período de la educación naval, con término fijo, generalmente un año, año y medio, todo lo más dos años.

Así, nuestras ordenanzas de 1848, antiguas como son, tienen en este asunto un criterio moderno, porque también ellas admiten que el alférez de navío no es todavía un oficial, entera y definitivamente cumplido».

J. L. T.

#### 24.163.—Bastón



La retórica no es un arte que dominen siempre los redactores de la «Compilación Legislativa y Colección de Reglamentos», quizá porque con el fin de aclarar los textos, lo que sólo a veces consiguen, insisten en alargar las oraciones y confundir las puntuaciones, restando precisión y frescor al lenguaje.

Una cosa tan sencilla como la descripción del bastón de mando ha sufrido las siguientes «peoras» en el transcurso del tiempo:

##### *Reglamento de 1885*

«Caña de Indias, con puño de oro y cordón que remate en piñas; de tejido de oro y seda grana para los oficiales generales, y de seda negra para los jefes.»

Se observa que está escrito de forma que aclara todo lo que tiene que aclarar. Nótese que escribe con minúscula «oficiales generales y jefes», y fijemos la atención en el punto y coma del primer párrafo.

Reglamento de 1934

«Caña de Indias, con puño de oro y cordón que remate en piñas de tejido de oro y seda grana para los Almirantes y Oficiales generales y seda negra para los jefes.»

Falta el crucial punto y coma, y como resultado nos encontramos con la duda de si la distinción de material y color se refiere sólo a las piñas, o a éstas y al cordón. En cualquier caso la redacción no mejora, sino empeora, pues la anterior era más elegante y sobria. Obsérvese que esta vez se nombra a los almirantes y oficiales generales como si aquéllos no lo fueran. Es también curioso lo de generales con minúscula.

Reglamento de 1993

«De caña de Indias, con puño de oro y contera de plata llevará: un adorno colgante constituido por un cordón de seda negro que remata en dos borlas en forma de piña; éstas, de tejido dorado y seda grana para los Oficiales Generales, y seda negra para los Particulares.»

El Reglamento actual añade lo de contera de plata, incluye nuevas aclaraciones innecesarias, como el que las piñas son en realidad borlas y en número de dos, y sobre todo consagra con toda solemnidad el error iniciado en el reglamento anterior, haciendo ya claramente que el cordón sea siempre de seda negro y las piñas distintas para los oficiales generales y los particulares (ahora sí, todo con mayúsculas), suprimiendo lo de jefe. Trata de aclarar lo que la anterior redacción había dejado confuso, pero lo hace en el sentido erróneo, y la sobriedad inicial se va definitivamente al garete.

A lo largo de esta evolución secular se aprecian bienintencionados deseos de ser fiel a la idea original. No se ha intentado ninguna reforma de sustancia, aparte del estilo y el asunto menor de la contera. Sin embargo, sólo con los intentos de mejorar y aclarar el texto, junto con la aceptación acrítica de un error mecanográfico, la idea original fue decisivamente alterada.

Se acompaña en este reglamento un dibujo a todo color del bastón para oficiales gene-

rales, que, plasmando gráficamente el error, con todo detalle muestra el antiestético diseño de un cordón de seda negro del que penden piñas de oro y grana. Se aprecia también, por cierto, que el bastón dibujado no es de caña de Indias como debiera, sino más bien de caña *vulgaris*, toda vez que las cañas de Indias, además de otras virtudes, tienen, por ser de rápido crecimiento, muy distanciados los nudos, lo que permite cortar bastones lisos. Sin duda, lo que se buscaba en aquel entonces era evitar el aspecto poco atractivo de la caña, manteniendo su virtud de ligereza. En otras palabras, imitar una madera noble, de grano fino, sin el peso que ello llevaría aparejado.

Añadamos como curiosidad que en Filipinas se hacían de caña de Malaca, más robustos y pesados que los de Indias. Quizá por ello para paseo era corriente en aquel apostadero lucir un bastoncillo de una variedad de mimbre, a imitación de los ingleses. Los oficiales lo llevaban también de paisano, y se consideraba una elegante frivolidad.

J. B. M. de G.

24.164.—Alemania: profundidad de los océanos



Tomada de la revista «Ciel et Terre», nuestra REVISTA, en su cuaderno de junio de 1895, sección de *Noticias Varias*, daba la siguiente:

«El Doctor Karl Karstens, de Kiel, ha comparado las diversas apreciaciones de la profundidad de los Océanos formuladas por los calculadores mediante métodos diversos, empleándose al efecto tres procedimientos, á saber:

- 1.º Medir en una costa las superficies con el planómetro;
- 2.º calcular las superficies de los perfiles sucesivos tomados á intervalos de 5º de latitud;
- 3.º tomar la profundidad media de las sondas en pequeñas superficies limitadas, combinando aquéllas para obtener la profundidad media de todas. Murray y Penck adoptaron el primer método, aunque modificado, habiendo determinado la profundidad

media en 3.797 y 3.650 metros respectivamente. Heiderich, mediante el segundo método, encontró 3.438 m., y Krümmel, por medio del tercero, obtuvo la cifra de 3.320 m. Según los cálculos de Krümmel, en 1886, Karstens, aprovechando las numerosas sondas efectuadas consecutivamente, deduce que la profundidad media de los Océanos es de 3.496 m. La profundidad máxima probable es de 3.632 m. y la mínima 3.377 m. La profundidad media de los Océanos Pacífico, Índico y Atlántico será quizá de 3.829, 3.593 y 3.160 m. respectivamente.»

J. F. G.

#### 24.165.—Católico



Católico era uno de los generales del conde de Essex cuando atacó a

Cádiz en 1596, produciéndose el gran saqueo de la ciudad.

Dicho general era sir John Wingfield, maestre de campo general del ejército de desembarco y al propio tiempo comandante del navío *Vanguard* (solía ocurrir esta dualidad de mando en los grandes capitanes en las flotas de entonces).

Saltó a tierra sir John Wingfield y en el ejercicio de su función de maestre de campo general se distinguió en los combates, resultando herido en una pierna. Siguió la acción en un caballo de los de los jinetes venidos de Jerez en socorro de la plaza. Fue nuevamente herido, esta vez mortalmente (unos dicen que de un arcabuzazo, otros que por efecto de una gran piedra que de lo alto le arrojaron...) Falleció, sucediéndole en el cargo sir Christopher Blount, que también era católico. Ordenó que sir John fuese enterrado en la catedral vieja de Cádiz, que era la entonces existente iglesia de la Santa Cruz. Fue sepultado con todos los honores militares, y allí están sus restos.

Esta catedral gaditana tiene un escudo muy marinero, pues consiste en una cruz mantenida enhiesta sobre las aguas del mar. Fuera del escudo hemos visto esa cruz, de hierro, rematados sus brazos al estilo de las de las órdenes militares, sobre plancha en que se representan las ondas del mar.



El catolicismo de estos capitanes ingleses no fue óbice para que sus soldados saqueasen, junto con los protestantes, los templos gaditanos que tenían objetos de enorme valor... *Vae victis!*, viene a la mente, sin que ello suponga justificación alguna.

C. M.-V.

#### 24.166.—La «Doctrina Monroe»



En el año de gracia de 1865, en pleno desarrollo de la Campaña del Pacífico, el ministro plenipotenciario de Su Majestad Católica en Washington, don Gabriel García de Tassara, remite al primer secretario de Estado del gabinete de la reina Isabel II un extensísimo despacho, en el cual, entre otras cuestiones, reaborda su diplomática opinión sobre lo que él considera como irrenunciable vocación imperialista de la Unión Americana o Estados Unidos de América, siendo las siguientes sus juiciosas palabras:

«Ante todo conviene tener presente que la famosa doctrina Monroe, tanto más inolvidable para nosotros cuanto que fue una de las

armas que la mano extranjera clavó más profundamente en el corazón de la España de nuestros padres, ha acabado por tener dos sentidos: el uno concreto y por decirlo así diplomático, y el otro más alto, y que ha llegado á ser nacional en toda esta América.

En el primer sentido, la doctrina de Monroe es pura y sencillamente una protesta del gabinete de Washington en 1823 y 1824 contra toda intervencion de las potencias de Europa en favor de la España para la conservacion ó la restauracion de la América española bajo el dominio de la antigua Metrópoli. Aun así, y como quiera que las consecuencias de este principio se viesen bien claras, el gobierno de Washington tenia buen cuidado de añadir que "por lo que hace á las colonias y dependencias actuales de las potencias Europeas, ni hemos intervenido ni intervendremos en sus asuntos."

En el segundo sentido, la doctrina Monroe fué desde luego en la mente de sus autores la exclusion mas ó menos tardía, no ya solo de la Europa, sino del principio político europeo, es decir, de la Monarquía de este continente, y la implantacion del principio republicano en todas sus instituciones; y llegó á ser el cabo, por una extensión aun mayor de sentido, la denominacion exclusiva de esta raza y la anexion sucesiva de todo el continente al Norte y al Sur á la Confederacion de los Estados Unidos: fué, en una palabra lo que se entiende por las fórmulas del "Destino Manifiesto" y de la "América para los Americanos", entendiéndose por Americanos los Americanos del Norte. Años pasados tenia ya la honra de decirlo así al Gobierno de S. M., y se me contestó que la Doctrina de Monroe no era esa. Permítame V. E. sin embargo que insista en que esa es la doctrina de Monroe, sino con el sentido estrictamente diplomático, en otro sentido que la diplomacia española no ha debido olvidar ni para lo presente ni para lo futuro. Ni es cosa nueva esa interpretacion. Esa ha sido la idea que han profesado todos los hombres de Estado de este país desde Jefferson hasta el mismo Mr. Seward (Guillermo Enrique; Secretario de Estado), esa ha sido la política que ha practicado constantemente este gobierno acia (*sic*) la otra América dando el primer paso en ella con la anexion de la mitad de Méjico; ese es el sueño

de ambicion que los Estados Unidos como todas las grandes dominaciones del Mundo se creen destinados á realizar en un porvenir que tal vez no responde á sus esperanzas; esa es en fin, la Monarquía Universal de Carlos quinto, ó el Testamento de Pedro el Grande de esta América». (Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores Madrid. Legajo N.º 2409 «Washington, 7 de Julio de 1865/Nº 126/ Direccion Política/Al Exmo. Señor Primer Secretario de Estado, &c., &c., &c., El Ministro Plenipotenciario de S. M./Política/Enterado/fho 10 Agosto/33/R [Recibido] 7/8/Ministerio de Estado 7 ago 65 entrada/Ministerio de Estado 10 ago 65 salida»).

Hoy, ciento treinta años después, contando con el conocimiento de los pasados hechos, debemos convenir en que la sagacidad del señor de Tassara se reveló como ilustradoramente premonitrice (tanta cuanto que no era privativa de esta sola personalidad, incidiendo, en idénticas y alarmistas precisiones, destacados miembros de los Ministerios de Estado y Marina, rescatando como proféticos ejemplos de ambas precitadas instituciones las figuras de don Eusebio de Salazar y Mazarredo y de don Miguel Lobo y Malagamba), pudiendo dar rendida cuenta de ella los luctuosísimos acontecimientos que determinaron la americana y ultramarina pérdida de Cuba, Puerto Rico y las Filipinas en aquella amarga anuda de 1898, en que la Armada salvaría, una vez más, el honor de toda una nación, sacrificándose en Cavite, el 1 de mayo, la Escuadra de Montojo y en Santiago de Cuba, el 3 de julio, la de Cervera, escuadra esta última que antes de gobernarse hacia su naval inmolación escucharía estas dolientes palabras de su contralmirante: «El enemigo codicia nuestros viejos y gloriosos cascos. Para ello ha enviado contra nosotros todo el poderío de su joven escuadra. Pero sólo las astillas de nuestras naves podrá tomar, y sólo podrá arrebatarnos nuestras armas cuando, cadáveres ya, flotemos sobre estas aguas, que han sido y son de España. ¡Hijos míos! El enemigo nos aventaja en fuerzas, pero no nos iguala en valor. ¡Clavad las banderas y ni un solo navío prisionero! Dotación de mi escuadra: ¡Viva

siempre España! ¡Zafarrancho de combate, y que el Señor acoja nuestras almas!  
*Vae victis.*

J. R. G. M.

24.167.—Vieja foto

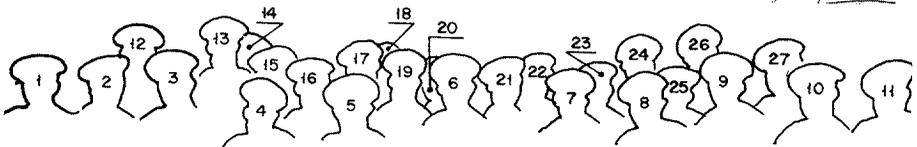


En esta foto, hecha en Brooklyn en 1936, podemos apreciar en la primera fila, marcados con los números 1, 2, 3 y 4 los guardias marinas: Abelardo López, Guillermo Díaz del Río, Juan Bautista Lazaga y Luis Pascual del Pobil. Con el 5, el teniente de navío Leopoldo Boado. Con el 6, el capitán de corbeta Carlos Pardo de Donlebún. Con los

7 y 8, los alféreces de navío Carlos Martínez-Valverde y Daniel Yusty. Con los números 9, 10 y 11, los guardias marinas Javier Elizalde, Rafael Cervera y Antonio Castro Izaguirre. En la segunda y tercera filas, por el mismo orden, de izquierda a derecha: con los números 12 y 13, los guardias marinas Enrique Arévalo y J. Bautista Oyarzábal. El 14, pudiera ser el guardia marina Rafael Moreno Pirla. El 15 es muy difícil identificarlo. Los números 16 y 17 son los guardias marinas Miguel Durán y José R. y Rodríguez Torres. El marcado con el número 18 sentimos no poderle reconocer. Los marcados con los números 19 y 20 son los guardias marinas Emilio Cunchillos y Celestino Rey. Los 21, 22, 23, 24, 25, 26 y 27 los guardias marinas Pedro Durán, Joaquín Martínez-



*En un momento del D. Carlos Martínez-Valverde, con todo alféreces y un abnoro Juan.*



Ricart, Luis Tapia, Miguel Pardo de Donlebún, Joaquín Bustamante, Federico Suquía y Rafael Benavente. Sentimos no poder reconocer a los marcados con los números 15 y 18.

C. M.-V.

**24.168.—Gorro**



El 17 de octubre de 1907 se dispuso que la marinería usase como parte del uniforme el gorro presentado por el industrial tolosano Antonio Elósegui.

Esta prenda, usada por la marinería desde la segunda mitad del siglo XIX y actualizada en la fecha que arriba se cita, debe su denominación de *Lepanto* al crucero del mismo nombre botado en Cartagena en 1893 y dado de baja en 1911. En sus últimos años sería escuela de Artillería y Torpedos, establecida en dicho Departamento.

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

**24.169.—Conxo**



La asistencia psiquiátrica del personal de Marina del departamento de Ferrol se realizaba en el manicomio de Santa María de Conjo o Conxo, próximo a Santiago, que acogía para su hospitalización, tratamiento u observación a los alienados de Marina, afectos de este mal.

En este bello paraje, municipio de Conjo, situado a sólo dos kilómetros de Santiago, a orillas de los ríos Sar y Saleta, eran internados, como queda dicho, preferentemente los dementes de Marina procedentes de la Jurisdicción de la Base Naval principal de Ferrol, por los años treinta.

Acababa de publicarse por Real Decreto de 18 de julio de 1923 el Reglamento que fijaba «la situación, sueldos y personalidad jurídica en la Armada de los presuntos dementes». La Marina no poseía ni personal médico especializado ni local apropiado en ninguno de sus tres hospitales departamentales, por lo que el personal afectado de este mal debía ingresar en el manicomio designado por la superior

autoridad de quien dependiera, de entre los concertados. El tiempo máximo de internamiento era de un año, prorrogable a dos, en determinadas circunstancias y, extinguido el plazo de observación, las autoridades sanitarias debían informar la procedencia de «la reclusión definitiva o la entrega del alineado a su familia». El abono de las estancias corría a cargo del enfermo y oscilaba entre 2,50 pesetas por estancia a 15,00 pesetas, según los haberes de éstos, si bien la Marina se hacía cargo de abonar las diferencias cuando el manicomio exigía pensiones superiores a dicha cuota, con cargo al capítulo de «Hospitalidades». Igualmente, los gastos de conducción y transporte se sufragaban por el capítulo de «Transportes», aclarándose que «si el alineado se encontrase en una de las fases de excitación o depresión, no será conducido hasta que remitan dichas manifestaciones morbosas».

En cuanto al caso que nos ocupa del manicomio del Conjo, diremos que el acceso a éste era generalmente por ferrocarril, dada su proximidad a las estaciones de Cornes y San Martín de Laraño, ya que Conjo no la poseía. Un cuidadoso control de dichos enfermos era realizado por un médico de la Armada nombrado al efecto, que inspeccionaba el tratamiento y evolución de la enfermedad de sus internos. Generalmente el designado era el destinado en la Comandancia de Marina de Villagarcía. Ésta carecía de soporte sanitario; no obstante, tener un recargado servicio, ya que corría a su cargo, además, la asistencia médica del personal de la Comandancia de Marina de Vigo, el destinado en el guardapesca *Gaviola* y el control de los inscriptos de pesca y marítima, y de sus familiares, lo que motivaba frecuentes viajes del médico destinado en el Polígono de Tiro Janer, comisionado en apoyo del médico de la comandancia, en ausencia de éste, por permiso o enfermedad. La situación se vio agravada en 1930 cuando fue suprimida en las nuevas plantillas la del médico de la comandancia de esta provincia marítima, hecho que originó la petición de un sustituto, que fue aceptado y que recayó en el comandante médico don José Vallo Salgado. En lo sucesivo él se encargaría de atender a los marineros perturbados y enajenados que precisaban de tratamiento.



En este recinto, cuya construcción se remonta a tiempos de Gelmírez, para religiosas benedictinas, y en cuya iglesia, de orden dórico, se conserva el famoso Cristo de Gregorio Hernández, han venido recibiendo asistencia psiquiátrica los marinos gallegos desequilibrados mentales a partir de 1885, fecha en la que este centro comienza su andadura como manicomio, dependiente de la Mitra Compostelana y con la ayuda de algunos socios privados para ampliación y mejora de las instalaciones con el fin de poder dar atención, custodia y asilo a los enfermos de las provincias gallegas y parte de León.

En 1969 se hace cargo del centro la Excm. Diputación Provincial de La Coruña, coincidente con la iniciación de un estudio sociodemográfico de la población gallega, que culmina en 1973. Poco antes (1972), el manicomio de Conxo se remozó tras importantes reformas tendentes a la creación de dispositivos asistenciales en la comunidad y la apertura del hospital en el intento de desmitificarlo y transformar su fin custodial en terapéutico.

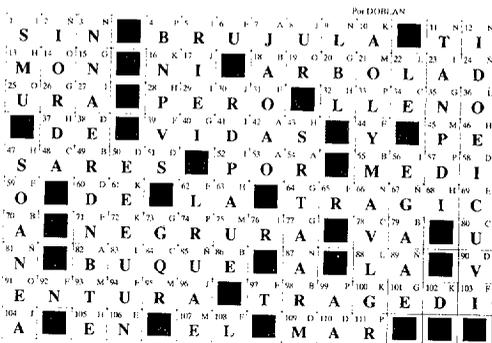
Colaboran de una manera muy eficaz en la asistencia al enfermo las Hijas de la Caridad de San Vicente de Paúl. Éstas, al modificarse su relación contractual (1973), van reduciendo su número, que queda extinguido en el año de 1982.

Este modélico Centro asistencial depende

desde el primer día del año 1993 del «Servicio Galego de Saúde», integrándose sus unidades funcionales a la Red Asistencial del Sergas. De acuerdo al proyecto de Ley de Salud Mental, el Hospital Psiquiátrico de Conxo pasa a convertirse en Centro de Rehabilitación de enfermos mentales para el área provincial de La Coruña, destinándose parte de sus instalaciones a otras funciones: Comisionado Autonómico de Drogo-dependencias, Unidad de Hospitalización a Domicilio, Centro de Salud, Servicio de Psicogeriatría, etcétera.

M. M. C.

MARINOGRAMA NÚMERO 316



# MARINOGRAMA NÚMERO 317

Por DOBLAN

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

## DEFINICIONES

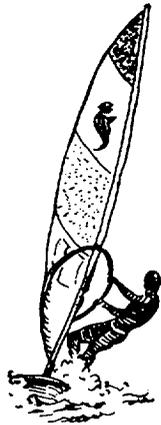
## Palabras

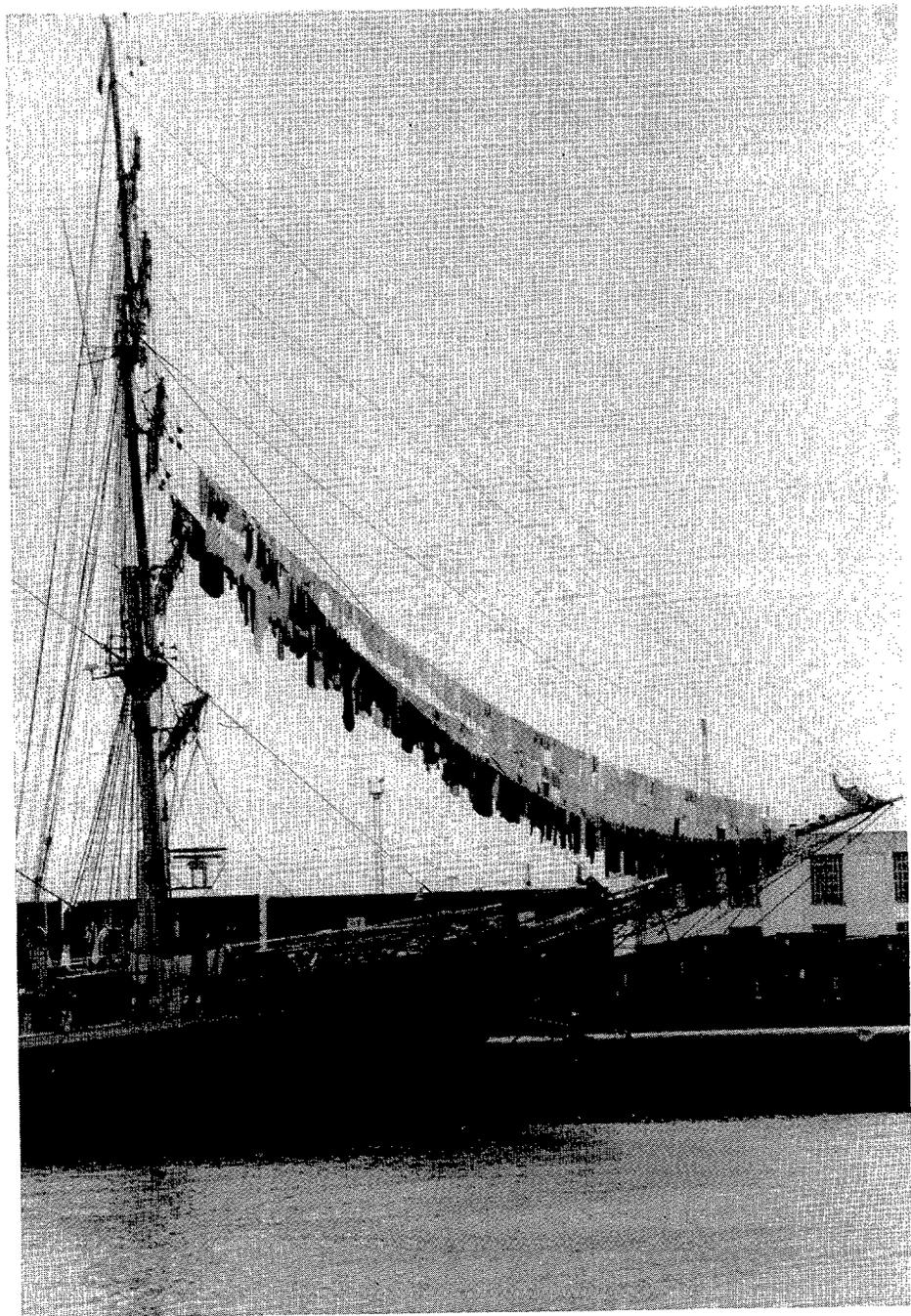
- A.—Hist. (plural): Combate naval ocurrido en las cercanías del extremo sudoeste de Cerdeña, durante la segunda guerra mundial, entre fuerzas navales inglesas e italianas, el 27-XI-1940 y que lleva el nombre de un cabo allí situado . 73 86 42 47 52 107 92 88
- B.—Hidr. y Nav.: Medir la profundidad del agua y determinar la naturaleza del fondo ..... 58 61 43 77 41 37
- C.—Biog.: Brigadier de la Armada española. Nació en Sevilla y murió en combate el 14-2-1797. Sentó plaza de guardiamarina en Cádiz el 12-4-1766. Navegó por el Atlántico y el Mediterráneo. Llegó a mayor general de la Escuadra del general Gravina, pasando a la escuadra de Lángara hasta la Paz de Basilea .... 72 25 103 64 80
- D.—Zool.: Pez acantopterigio, fusiforme y de cola afilada. Tiene el dorso casi negro y los flancos plateados. Es propio del Mediterráneo ..... 23 70 98 18 48 90 100 71 39 85 106
- E.—Astr. Nav. y Geog.: Arco del Ecuador contado desde el primer meridiano hasta el meridiano del lugar considerado ..... 93 32 79 5 81 94 76 54
- F.—Zool.: Larva pelágica libre de los nementinos marinos ..... 84 4 112 89 17 97 6
- G.—Ant.: Provisión de leña para buques ..... 102 82 60 66 35 19
- H.—Zool.: Masa de células embrionarias rodeada de una cubierta protectora más o menos resistente que se origina en el interior de ciertos invertebrados, especialmente en las esponjas ..... 12 87 83 57 9 111

# DEFINICIONES

# Palabras

I.—Arq. Nav.: Ant. Cada uno de los palos que se asentaban sobre la madera de cruja y de los macarrones sobre la borda al andar de la falca, encima de los cuales se tendía la jareta de cabo .....	15 30 53 44 24 27 56 74
J.—Zool.: Familia de peces marinos, acantopterigios de cuerpo más o menos alargado, oblongo y comprimido. Boca pequeña con labios carnosos .....	51 16 68 26 69 3 50 63
K.—Nav.: Inclina hacia el sudeste o toque en este rumbo la dirección del viento reinante .....	49 21 40 62 1 22 36
L.—Met.: Dícese del viento al cambiar de dirección hacia un punto determinado .	10 34 13 67 7 14 28 33
M.—Especie de hurón americano (no marinera) .....	20 91 110 38 95 2
N.—Zool.: Pez de la familia de los galeidos que es algo mayor que el tiburón-lobo .	8 59 31 99 101
Ñ.—Pesca: Quites las escamas de los peces .....	55 96 65 104 75 11 105
O.—Persona el sexo femenino... (no marinera) .....	109 45 117 46 116
P.—Ándeme hacia atrás .....	29 78 115 114 113 108





*Extraño engalanado.* Autor: Manuel Cervera de la Paz.

# NOTICARIO



## MARINAS MILITARES

### NACIONAL

#### Actividades con Marinas extranjeras

*Ejercicio PHIBLEX II/95 (16-23 de abril).*—Ejercicio bilateral hispano-norteamericano que se desarrolló entre el 16 y 23 de abril, en aguas del golfo de Cádiz, campo de adiestramiento de la sierra del Retín, campamento Facinas del Ejército de Tierra y la Base Naval de Rota.

Consistió en un asalto anfíbio clásico, de corta duración, para evacuar a una fuerza militar en un ambiente hostil, seguido de un período de *cross-training* con ejercicios de fuego real, rescate de rehenes y operaciones NEO.

Participaron, por parte española, el transporte de ataque *Aragón*, barcaza de desembarco A-06, compañía reforzada de fusiles del Tercio de Armada, Unidad de Buceadores de Combate, Unidad de Operaciones Especiales y helicópteros de la FLOAN; por parte estadounidense participaron los buques anfíbios *Nashville*, *Pensacola* y *Kearsarge* y el 24 MEU.



*Ejercicio SEAL-BILAT TEAM 3/95 (25-27 de abril).*—Ejercicio bilateral hispano-norteamericano para unidades de operaciones especiales que se desarrolló en las proximidades de Cartagena, entre el 25 y el 27 de abril, con la par-

tipación de la Unidad de Buceadores de Combate y el SEAL TEAM EIGHT del MARG.

Consistió en ejercicios de navegación, tiro y demoliciones aéreas y submarinas.



**PASSEX SP/US (5 de abril).**—El día 5 de abril se realizó un ejercicio de oportunidad en el golfo de Cádiz entre el grupo Alfa, que se encontraba realizando el ejercicio ALFEX, y el grupo de combate del portaviones *Theodore Roosevelt*, en tránsito de entrada en el Mediterráneo.



**PASSEX SP/NL (29 de abril).**—El día 29 de abril se realizó en aguas del golfo de Cádiz un ejercicio de oportunidad entre el *Príncipe de Asturias*, que se encontraba efectuando la CALOPCO, y las fragatas holandesas *Abraham Van Der Hulst* y *Abraham Crinjseen* en el que se efectuaron ejercicios LINKEX, NAVCOMEX y ADEX.



**PASSEX SP/GE (24 de abril).**—El día 24 de abril se efectuó un ejercicio de oportunidad entre el *Príncipe de Asturias* y AV-8 de la FLOAN con la fragata alemana *Augsburg* y el auxiliar de la misma nacionalidad *Glücksburg*.

## Principales ejercicios y actividades nacionales

**CALOPCO «Guadalquivir» (27 de marzo-10 de mayo).**—El MHO *Guadalquivir* realizó la CALOPCO, entre el 27 de marzo y el 10 de mayo en aguas de Cartagena, según el programa de adiestramiento de la OVAD, que incluía períodos de adiestramiento en puerto y salidas a la mar para adiestramiento general los días 27 de marzo, 3, 4, 20 y 24 de abril y 2, 3 de mayo, y ejercicios de caza de minas los días 4, 5, 8, 9 y 10 de mayo.



**CALOPCO «Príncipe de Asturias» (17 de abril-12 de mayo).**—Entre los días 17 de abril y 12 de mayo, realizó la CALOPCO el portaviones *Príncipe de Asturias* en aguas del golfo de Cádiz, en la que colaboraron las fragatas *Victoria* y *Cataluña*.

**Adiestramiento pre SHARP GUARD «Cataluña» (24 de abril-4 de mayo).**—La fragata *Cataluña* realizó entre el 24 de abril y el 4 de mayo un período de adiestramiento en Rota, previo a su incorporación a la operación SHARP GUARD.



**Adiestramiento 21.ª Escuadrilla (19-28 de abril).**—Las corbetas *Diana*, *Cazadora*, *Infanta Elena* e *Infanta Cristina* realizaron, entre los días 19 y 28 de abril, un ejercicio de adiestramiento de escuadrilla, que incluyó la escala, los días 22 y 23, en Palma de Mallorca y Mahón.

Durante el desarrollo de este ejercicio participaron además en el lanzamiento de torpedos de la Flotilla de Submarinos, de los helicópteros de la 5.ª Escuadrilla de la Flotilla de Aeronaves y de los aviones P-3 del Ala 21 del Ejército del Aire.

Colaboraron en diversas fases del adiestramiento los patrulleros *Javier Quiroga*, *Formentor* y *Anaga*, el remolcador *Cartagena* y el buque de salvamento *Poseidón*.



**Adiestramiento Flotilla de Submarinos (24-28 de abril).**—Los submarinos *Delfín*, *Tonina* y *Marsopa* realizaron, entre el 24 y 28 de abril, un ejercicio de adiestramiento específico de submarinos y lanzamiento de torpedos y fondeo de minas de ejercicio.

Durante el ejercicio efectuaron una escala de 24 horas: el *Delfín*, en la Estación Naval de Sóller, y el *Tonina*, en la Estación Naval de Mahón.



**Adiestramiento anfibia Canarias (26-27 de abril).**—Los días 26 y 27 de abril, y con la colaboración del patrullero *Tagomago*, la Agrupación de Infantería de Marina de Canarias y la Unidad de Buceadores de la Zona Marítima realizaron un ejercicio de incursión anfibia en las proximidades de Arguineguin.



**Adiestramiento 2.ª Escuadrilla MCM (25-28 de abril).**—Los dragaminas *Odiel* y *Ebro* efectuaron, entre los días 25 y 28 de abril, ejercicios de adiestramiento básico y de MCM, en aguas de la bahía de Mazarrón.

## Colaboraciones con el Ejército de Tierra

*Aguada Peñones (18-26 de abril).*—El aljibe *Condestable Zaragoza* realizó, entre el 18 y el 26 de abril, aguada y transporte de combustible y material a los peñones de Vélez y Alhucemas.

## Colaboraciones con el Ejército del Aire

*Ejercicio SINKEX 95 (5 de abril).*—El ejercicio SINKEX 95 se realizó el día 5 de abril en aguas de Canarias, consistiendo en el hundimiento, por misiles lanzados por aviones F-18 del Ejército del Aire, del ex aljibe de la Armada *Contramaestre Castelló*.

Contó con la colaboración del remolcador *Ferrol*, que remolcó al ex aljibe hasta el lugar del hundimiento y efectuó la vigilancia de zona durante los lanzamientos, así como de la Unidad de Buceo de la Zona Marítima de Canarias.

P. R.

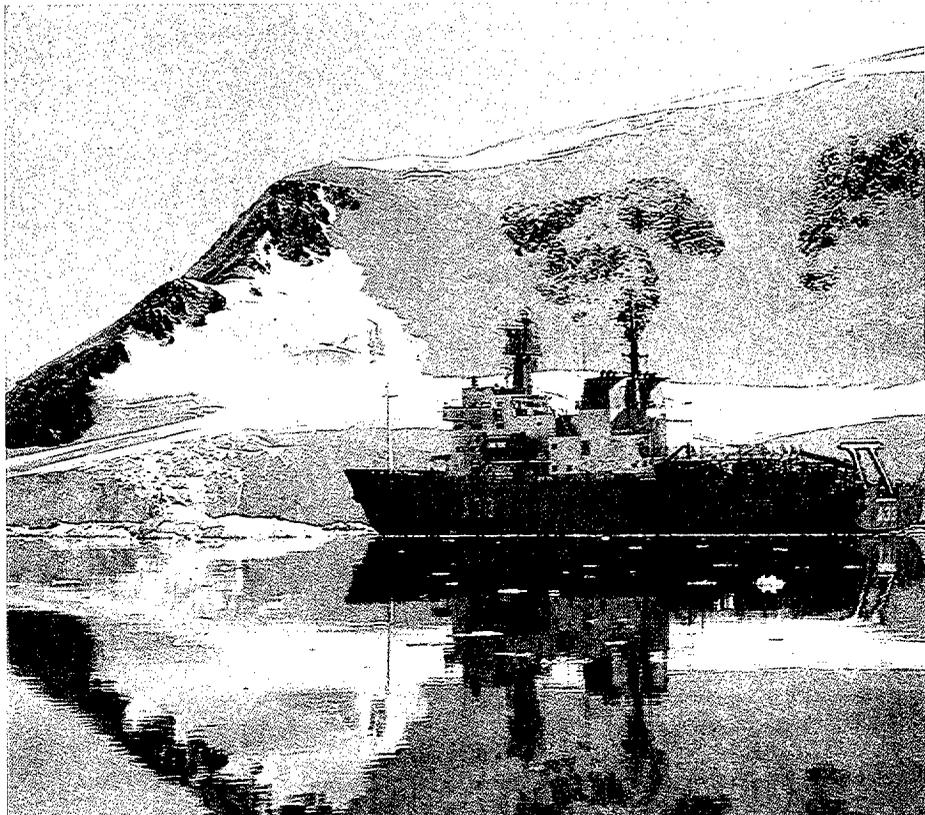
## Otras actividades

*Campaña Antártica Verano Austral 94/95 (1 de diciembre de 1994-29 de abril de 1995).*—El día 29 de abril rindió viaje en Cartagena el BIO *Hespérides*, tras la finalización de la Campaña Antártica 94-95 y los estudios geológicos realizados en aguas atlánticas.

El buque fue recibido en el Arsenal de Cartagena por el ministro de Educación y Ciencia, don Gustavo Suárez Pertierra, acompañado por el almirante jefe de la Zona Marítima del Mediterráneo, don Justino Antón Pérez Pardo y una comisión de senadores y diputados. El ministro señaló la importancia de la presencia española en los proyectos de investigación internacional y la participación en avances científicos que pueden suponer una mejora de la calidad de la vida.

La Campaña 94-95 comenzó con la salida del buque de Cartagena, el 1 de diciembre de 1994, tras una avería, después de su salida inicial el 30 de septiembre, que obligó a la reparación en «Bazán» Cartagena. En la primera parte del viaje se realizaron estudios oceanográficos en aguas del archipiélago canario (isla de Hierro) y batimetría del cañón Agadir (Campaña Geológica «Teide»).

Durante la Campaña Antártica propiamente dicha, el buque prestó su apoyo a la Base «Juan Carlos I» y se realizaron estudios de la flora y fauna de la isla Livingstone, así como de algas e invertebrados marinos de sus aguas. Colaboró en el proyecto internacional «WOCE» para averiguar la influencia del cambio climático en los mares y en diversos estudios sobre el desarrollo del plancton antártico.



En su viaje de regreso ha levantado los perfiles submarinos en Tenerife, descubriendo varios volcanes a 3.000 metros de profundidad y de altura estimada en 400 metros.

Tras un breve descanso en Cartagena, el buque iniciará una campaña topográfica en el mar balear y diversos estudios oceanográficos en aguas mediterráneas.

Durante los meses de agosto y septiembre entrará en período de inmovilización para la preparación y comienzo de su V Campaña Antártica con la llegada del nuevo verano austral.

A. P. P.



**LXVI Crucero Instrucción buque-escuela «Juan Sebastián de Elcano» (8 de enero-14 de julio).**—Continuando con el actual crucero, el *Elcano* salió de Puerto Rico el día 1 de abril navegando en demanda de Cartagena de Indias,

donde efectuó escala entre el 10 y el 15 de abril, para posteriormente dirigirse a Veracruz, donde efectuó escala a partir del 2 de mayo.



**Campana Vigilancia Pesca «Chilreu» (1 de febrero-8 de abril).**—Tras realizar entre el 3 y el 7 de abril la última fase de la campaña de vigilancia de pesca en la región pesquera Suratlántica, el *Chilreu* navegó en demanda de Ferrol, dando por finalizada la campaña el día 8 de abril.



**Campana Vigilancia Pesca Caladero NAFO.**—Durante todo el mes de abril, la Armada ha continuado con la presencia permanente de dos unidades en la zona de la NAFO para que, integradas dentro del programa de vigilancia e inspección de la NAFO, proporcionen, además, apoyo y protección a la flota pesquera nacional.

Dentro del programa de relevos, el patrullero *Serviola* permaneció en zona hasta el día 18 de abril en que fue relevado por el *Atalaya*; el patrullero *Centinel*a se incorporó el día 8 de abril hasta el día 27 del mismo en que fue relevado por el remolcador *Mahón*.

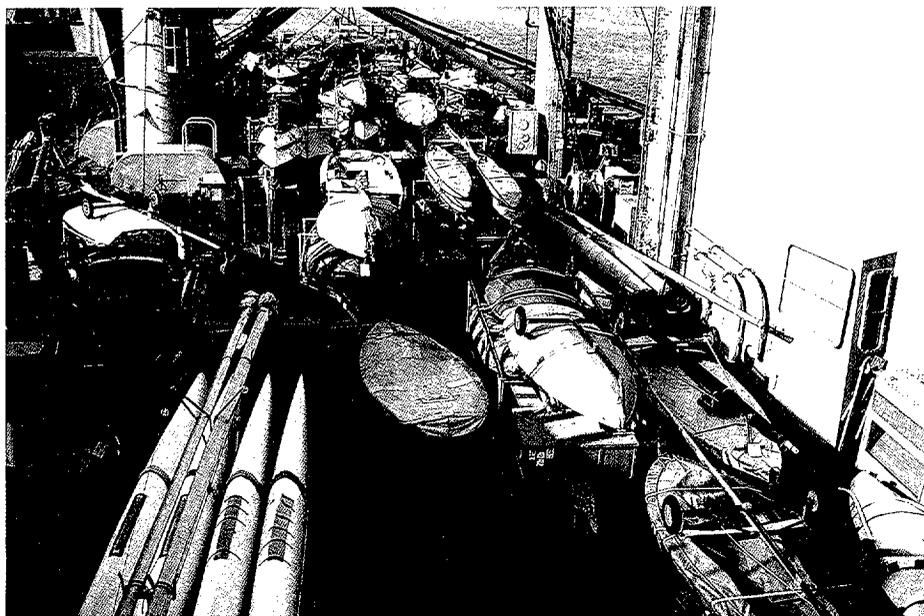


**Semana Santa de Málaga (12-16 de abril).**—El *Contramaestre Casado* efectuó el transporte entre Rota y Málaga de la Compañía de Honores de Infantería de Marina, así como entre Ceuta y Málaga de la Compañía de Honores del Tercio «Duque de Alba» de la Legión que participaron en los actos que se desarrollaron durante la Semana Santa en dicha ciudad andaluza.



**XXXVI Trofeo «S. A. R. Princesa Sofía» (5-20 de abril).**—Dentro de la tradicional colaboración que la Armada realiza al Trofeo de Vela «S. A. R. Princesa Sofía», que se desarrolla en la bahía de Palma de Mallorca, el buque de desembarco *Hernán Cortés* realizó el transporte de las embarcaciones participantes entre diferentes puertos de la península y Palma, contribuyendo al gran nivel de participación y prestigio de este trofeo.





**Operación SHARP GUARD.**—Continuó la presencia de dos fragatas permanentemente durante el mes de abril en la TF 440 en operaciones de control del embargo a la antigua Yugoslavia.

La *Santa María* relevó a la *Reina Sofía* el día 5 de abril en Nápoles, en la STANAVFORMED, permaneciendo la *Asturias* integrada en la WEUCONMARFOR.

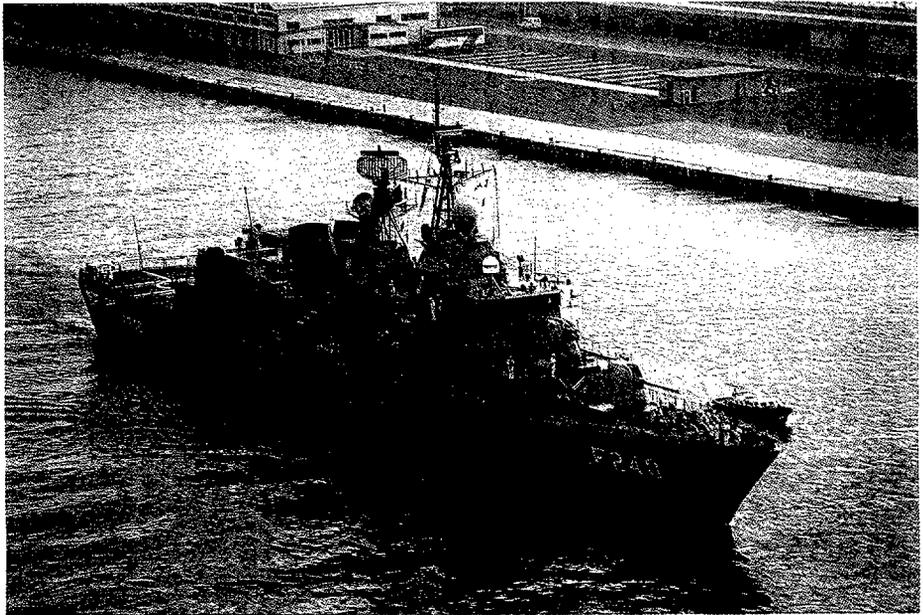
En el cuadro de las páginas siguientes se observa el resumen de la participación de la Armada desde el comienzo de las operaciones en el Adriático.

P. R.



**Ejercicios con la Armada turca.**—El día 15 de marzo salieron de Cartagena las corbetas *Descubierta* y *Diana* para participar en el ejercicio DOGU AKDENIZ-95 (Mar Mediterráneo-95) programado por la Marina turca.

La navegación fue directa hasta Sicilia, donde se reconoció el archipiélago de las Lípari con la isla Strómboli, atravesando a continuación el estrecho de Mesina; el día 19 se efectuó un PASSEX con el destructor USS *Kidd*, y el día



Fragata *Yavuz*.

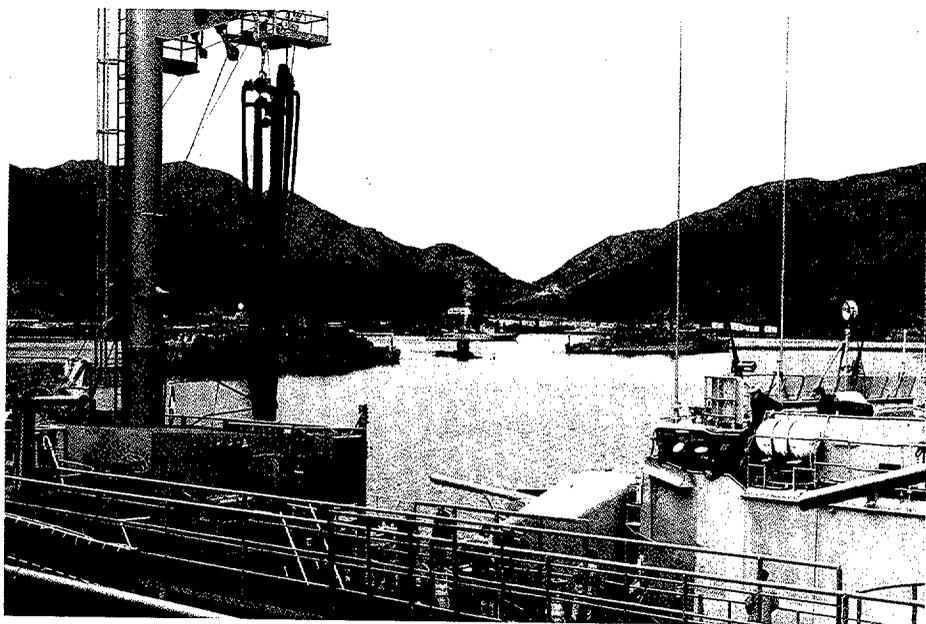
Cuadro resumen de la participación de la Armada en operaciones en el Adriático

Operación	Agrupación	Buque	Comienzo operación	Fin operación	Días en operación	Días de tránsito	Días mar operación	Horas de mar	Millas navegadas	Combustible consumido	Buques interrogados	Buques desviados	Buques visitados
MARITIME MONITOR	STANAVFORMED	Baleares	16-07-92	21-07-92	6	8	2						
SHARP VIGILANCE	WEUCONMARFOR	Extremadura	25-07-92	24-08-92	62	23	41				149		
MARITIME MONITOR	STANAVFORLANT	Victoria	7-09-92	26-09-92	20	15	17				17		
MARITIME MONITOR	STANAVFORLANT	M. Enseñada	11-09-92	21-10-92	41	7	40	1.032	12.053	859.030 L			
SHARP VIGILANCE/FENCE	WEUCONMARFOR	Andalucía	4-10-92	12-01-93	101	13	74	1.739,5	22.931	4.290.000 L	642	12	31
ALFA BRAVO	ALFA BRAVO	Castilla	23-10-92	1-11-92	10	5	10	214,3	3.058	621.000 L			
ALFA BRAVO	ALFA BRAVO	Velasco	2-11-92	18-11-92	17	0	16	360,4	3.015	254.910 L			
ALFA BRAVO	ALFA BRAVO	Castilla	4-11-92	18-11-92	15		14	248,3	529.000	529.000 L			
ALFA BRAVO	ALFA BRAVO	Aragón	8-01-93	22-01-93	15		14	260,1	*	487.025 L			
MARITIME GUARD	STANAVFORMED	Cataluña	12-01-93	1-04-93	80	11	61	1.326,5	21.581	4.450.984 L	748	15	24
MARITIME GUARD	STANAVFORMED	M. Enseñada	6-02-93	18-03-93	41	9	34						
SHARP FENCE/SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	Baleares	1-04-93	20-07-93	111	15	77				747	10	89
ALFA BRAVO	ALFA BRAVO	Castilla	14-04-93	29-04-93	16	4	13	294,3	3.335	650.000 L			
MARITIME GUARD	STANAVFORMED	Andalucía	17-05-93	18-06-93	33	9	22			1.959.000 L	43		3
ALFA BRAVO	ALFA BRAVO	Martin Álvarez	31-05-93	16-06-93	17		16	353,5	3.386	204.380 L			
SHARP GUARD	STANAVFORLANT	Reina Sofía	18-06-93	27-08-93	71	6	53				87		16
SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	Asurias	26-07-93	19-11-93	117	9	78	1.770,6	21.733	5.029.234 L	244	8	16
SHARP GUARD	TF-440	M. Enseñada	20-08-93	27-09-93	39	23	35	1.108	18.105	988.825 L			
SHARP GUARD	STANAVFORLANT	Numancia	27-08-93	6-10-93	41	6	26				1		2
ALFA BRAVO	ALFA BRAVO	Castilla	17-09-93	1-10-93	15	4	12	218,5	3.330	750.000 L			
SHARP GUARD	STANAVFORLANT	Victoria	18-10-93	4-02-94	110	13	71				60	1	6
SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	Extremadura	20-11-93	5-03-94	106	7	75		20.895		25		1

Operación	Agrupación	Buque	Comienzo operación	Fin operación	Días en operación	Días de tránsito	Días mar operación	Horas de mar	Millas navegadas	Combustible consumido	Buques interrogados	Buques desviados	Buques visitados
SHARP GUARD	STANAVFORLANT	<i>Santa María</i>	4-02-94	4-06-94	121	7	93				86		5
SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	<i>Cataluña</i>	5-03-94	20-06-94	108	6	78				9		1
SHARP GUARD	Submarinos	<i>Siroco</i>	19-03-94	4-05-94	47	13	43						
SHARP GUARD	Petroleros	<i>M. Ensenada</i>	1-06-94	24-07-94	54	9	46						
SHARP GUARD	STANAVFORMED	<i>Numancia</i>	4-06-94	20-09-94	109	8	81				676	5	28
SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	<i>Andalucía</i>	20-06-94	19-10-94	122	10	96	2.112			52	1	3
SHARP GUARD	STANAVFORMED	<i>Victoria</i>	20-09-94	14-12-94	86	2	71				78		4
SHARP GUARD	Submarinos	<i>Tramontana</i>	26-09-94	11-11-94	47	15	40						
SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	<i>Baleares</i>	20-10-94	20-01-95	93	11	74				46	1	3
ALFA BRAVO	TG 81.01	<i>Cataluña</i>	10-12-94	21-12-94	12	2							
ALFA BRAVO	TG 81.01	<i>Hernán Cortés</i>	10-12-94	21-12-94	12		12						
ALFA BRAVO	TG 81.01	<i>P. de Asturias</i>	10-12-94	21-12-94	12	0							
SHARP GUARD	STANAVFORMED	<i>Reina Sofía</i>	14-12-94	5-04-95	113	8	80				225	9	24
ALFA BRAVO	TG 81.01	<i>Victoria</i>	14-12-94	21-12-94	8								
SHARP GUARD	STANAVFORMED	<i>Asturias</i>	21-01-95	8-05-95	102	6	75				203	18	26
SHARP GUARD	Petroleros	<i>M. Ensenada</i>	1-02-95	28-02-95	28	20	22						
SHARP GUARD	STANAVFORMED	<i>Santa María</i>	5-04-95	Continúa	29	3	22				49	3	6
<b>Suma total:</b>					<b>2.187</b>	<b>307</b>	<b>1.634</b>	<b>11.038</b>	<b>665.851</b>	<b>21.073.388</b>	<b>4.187</b>	<b>84</b>	<b>287</b>



Aprovisionamiento con el *Turgütreis*.



Fondeo en Aksaz.



Corbeta *Descubierta* petroleando del *Big Horn*.



Dotaciones de la *Descubierta* y *Diana* en la visita a Efeso.

20 se fondeó en Esmirna con el resto de buques participantes turcos: fragatas *Yildirim*, *Yavuz*, *Turgütreis*, *Mua-venet* y *Kocatepe*, destructores *Gayret* y *Kilicalipasa*, petrolero *Akar*, destructor norteamericano *Peterson*, corbeta italiana *Urania* y aviso francés *Commandant Blaison*.

El día 21 se aprovechó por las dotaciones para conocer Esmirna. Se programó una excursión a Efeso, donde se visitó la Casa de la Virgen María y se entonó la Salve Marinera en la pequeña capilla existente; posteriormente se visitaron las ruinas de la ciudad romana, donde destacan el Gran Teatro, el Templo de Adriano, la Biblioteca de Celso, el Odeón y la Fuente de Trajano; por la tarde se visitó la tumba de San Juan Evangelista, dentro de las ruinas del templo bizantino del mismo nombre, para continuar viaje a Esmirna.

El día 22 se efectuaron una fase de ejercicios seriados, incluyendo ejercicios A/S con los submarinos turcos *Yildiray*, *Burakreis*, *Ikinci İnönü* y el USS *Springfield*, ejercicios de guerra antiaérea, ejercicios de tiro contra blanco remolcado y contra costa sobre la isla Buyucada, y ejercicios varios de comunicaciones, maniobra, guerra electrónica, etc. En esta fase se navegó entre las islas del Egeo: Lesbos, Samotracia, Khíos, Kos, etc.

El día 26 comienza una fase de separación entre los dos TG's en que están divididos los buques participantes, para el día 28 comenzar la fase de enfrentamiento bajo triple amenaza.

El día 30 finalizan los ejercicios, fondeando los participantes en la Base Naval de Aksaz. Las dotaciones tuvieron ocasión de conocer la cercana ciudad de Marmaris, uno de los complejos turísticos turcos más importantes de su costa Sur. La Marina turca ofreció, en un hotel de la ciudad, una cena a los comandantes y comisión de oficiales de los buques participantes.

El día 1 de abril, la *Descubierta* y la *Diana* iniciaron su regreso a España. El día 2, en aguas de Creta, realizaron un PASSEX con el petrolero USS *Big Horn*. El día 3 recalaron a primeras horas de la mañana en Malta y por la tarde en Pantelaria, para continuar rumbo directo a Cartagena, donde atracaron en la mañana del día 5 de abril.

## Visitas

**Palma de Mallorca.**—Durante los días 20 al 24 de abril efectuó escala para descanso de la dotación, en el puerto de Palma de Mallorca, la fragata holandesa *Abraham Van Der Hulst* F-832.

Pertenece a la clase *Karel Doorman*; fue iniciada su construcción en 1989 y entregada en diciembre de 1993. Es la quinta de las ocho con que contará la Marina holandesa una vez finalizada la construcción de toda la serie: la última tiene prevista la entrega en diciembre de este año.

Sus características principales son: 3.300 tn de desplazamiento a plena carga, 122 m de eslora, 14,4 m de manga y 4,3 de calado. La propulsión es CODOG (combinada diesel o gas); cuenta con dos ejes y velocidad máxima de 30 nudos. Su armamento son ocho misiles SS Harpoon, 16 misiles SAM Sea Sparrow en canastas verticales a Br del hangar, un cañón Oto-Melara de 76 mm, dos ametralladoras Oerlikon 20 mm, un montaje Goalkeeper, dos montajes dobles MK-32 para torpedos MK-46 y un helicóptero *Sea-Lynx*.

Durante los días 30 de marzo al 4 de abril hicieron escala para descanso de la dotación, en el puerto de Palma, el portaviones USS *Dwight Eisenhower* CVN-69 y el crucero USS *Anzio* CG-68, y entre el 1 y 4 de abril, el crucero USS *Cape St. George* CG-71, en la bahía de Benidorm.

El portaviones *Eisenhower* pertenece a la clase *Nimitz* y fue entregado en el año 1977, siendo el segundo de los seis de su clase actualmente en servicio. Uno de sus destacamentos habituales es la VI Flota, destacada en el Mediterráneo.



*Sir Percivale.*

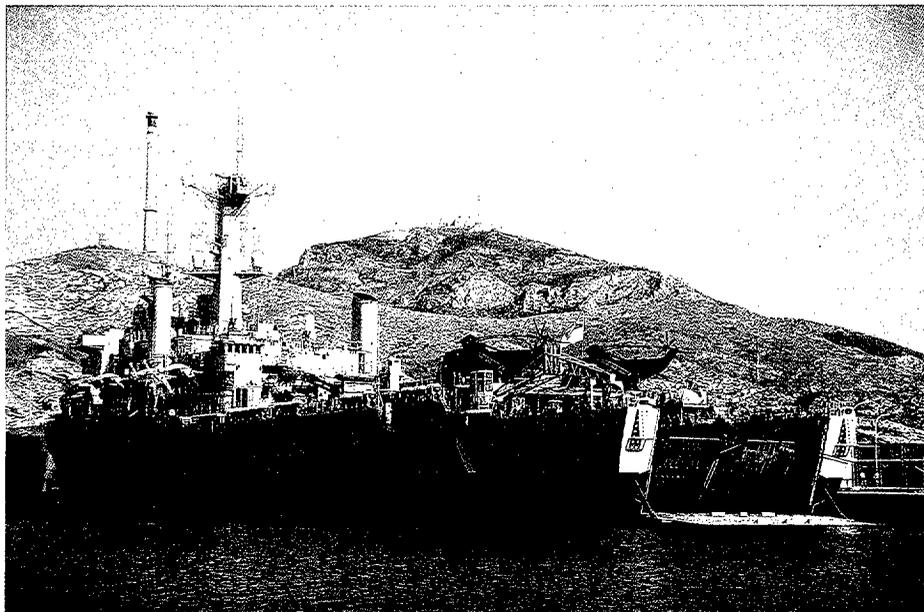
Los cruceros *Anzio* y *Cape St. George* pertenecen a la clase *Ticonderoga*; fueron entregados en 1991 y 1993. Son la vigésima segunda y vigésima quinta unidades de las veintisiete de esta clase en servicio en la Marina de los Estados Unidos. Se encuentran actualmente destacados en la VI Flota.

Durante los días 27 al 30 de abril han efectuado escala de rutina, para descanso de la dotación, en el puerto de Palma de Mallorca, los buques británicos *Sir Tristram*, *Sir Percivale*, *Sir Geraint*, *Fearless*, *Arakan* y *Newton*. Los tres primeros son LSTs de la clase *Sir Bedivere*, en servicio desde finales de los años sesenta. El *Sir Tristram* fue gravemente dañado en la campaña de las Malvinas y sometido posteriormente a reparación y modernización. Los tres restantes de la serie tienen prevista su modernización para alargar su vida operativa hasta el 2010.

El *Fearless* es un LPD en servicio desde 1965; junto con su gemelo *Intrepid* desempeñaron un papel fundamental en la campaña de las Malvinas. Está prevista su sustitución por dos buques de nueva construcción a partir de 1999.

El *Arakan* es un buque de desembarco usado para transporte de material entre las islas británicas y el continente. Desplaza 870 tn y puede transportar 400 toneladas.

El *Newton* es un buque cablero y de investigación sonar perteneciente al Royal Maritime Auxiliary Service.



Fearless.

**Mahón.**—Durante los días 18 al 22 de abril, hizo escala para descanso de la dotación, en el puerto de Mahón, la fragata británica *Montrose* F-236.

Pertenece al tipo 23, fue iniciada su construcción en 1989 y entregada en mayo de 1994. Es la séptima de las dieciséis con que contará la Marina británica una vez finalizada la construcción de toda la serie.

Sus características principales son: 4.200 toneladas de desplazamiento a plena carga, 133 metros de eslora, 16 de manga y 5,5 de calado. La propulsión es CODAG (combinada diesel-eléctrica y gas); cuenta con dos ejes y velocidad máxima de 28 nudos. Su armamento son ocho misiles SS Harpoon, un lanzador vertical de misiles SAM Seawolf con 32 celdas, un cañón Vickers de 4,5 pulgadas, dos ametralladoras Oerlikon 30 mm, dos montajes dobles de torpedos Stingray y un helicóptero *Sea-Lynx* (será sustituido por el *Merlin* cuando esté operativo).



**Cartagena y Alicante.**—Durante los días 16 al 21 de abril efectuó escala en el puerto de Cartagena el buque de salvamento y rescate de la Marina norteamericana *Edenton* y, entre los días 22 y 29 del mismo mes, permaneció en el puerto de Palma.

Es el primero de su clase, de una serie de tres, y está en servicio desde 1971. Está preparado para remolque oceánico, apoyo de operaciones de buceadores

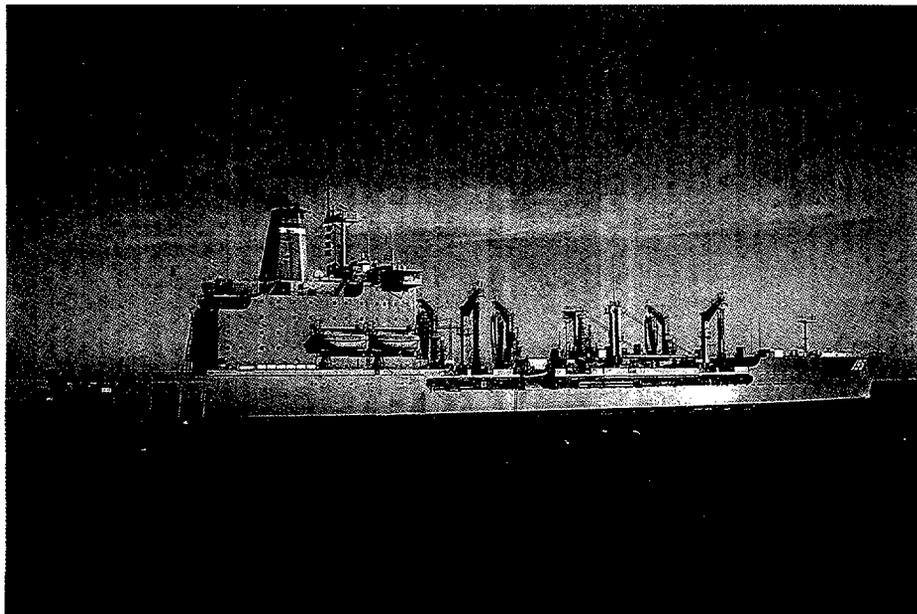
hasta 260 metros, izado de objetos sumergidos de hasta 300 tn, y lucha contra incendios.

Durante su permanencia en Cartagena la dotación visitó el Centro de Buceo de la Armada.

Sus características principales son: 2.900 tn de desplazamiento a plena carga, 86 metros de eslora, 15,2 de manga y 4,6 de calado. La propulsión es de cuatro motores diesel; cuenta con dos ejes y velocidad máxima de 16 nudos. Está previsto que en el próximo verano pase a la reserva.

Del 24 al 29 de abril hicieron escala en Cartagena los buques de la Marina norteamericana LPD *Nashville* y el LSD *Pensacola*, y en Alicante el LHD *Kearsarge*. Entre el 24 de abril y el 5 de mayo efectuó escala en Cartagena el buque de apoyo de destructores *Shenandoah* y entre el 24 de abril y 6 de mayo el petrolero *Leroy Grumman*.

El *Nashville* pertenece a la clase *Austin*; desplaza 17.000 tn, y tiene una capacidad para 840 personas como tropas embarcadas. El *Pensacola* pertenece a la clase *Anchorage*, desplaza 13.700 tn y tiene capacidad para 350 personas como tropas embarcadas. El *Kearsarge* pertenece a la clase *Wasp*, desplaza 40.000 tn, tiene capacidad para 1.800 personas como tropas embarcadas y un grupo aéreo compuesto de 30 helicópteros CH-46 y seis aviones *Harrier* AV-8B; es el tercero de la serie de los siete previstos. El *Shenandoah* es un



*Leroy Grumman.*

buque de mantenimiento para apoyo de destructores clase *Kidd* y *Spruance* y fragatas FFG *Oliver Hazard Perry*. El *Leroy Grumman* es un petrolero de la clase *Henry J. Kaiser* con capacidad de 180.000 barriles de fuel-oil y posibilidad de aprovisionamiento en la mar de combustible y sólidos con cinco estaciones para combustible/líquidos y dos para sólidos. Durante los días 2 al 4 de abril ha efectuado escala de rutina, para descanso de la dotación, en el puerto de Cartagena, el destructor USS *Peterson* DD-969. Pertenece a la clase *Spruance*, fue iniciada su construcción en 1974 y entregado en 1977. Es el séptimo de los treinta y uno con que cuenta la Marina de los Estados Unidos.

Procedía de participar en las maniobras turcas DOGU AKDENIZ-95 que se desarrollaron durante la segunda quincena del mes de marzo en aguas del mar Egeo, con participación de unidades turcas, francesas, italianas, españolas (las corbetas *Descubierta* y *Diana*) y de los Estados Unidos. Se encuentra actualmente integrado en la VI Flota.

A. P. P.

## Disposiciones oficiales

**Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo.**—Por Real Decreto 451/1995, de 24 de marzo (BOD núm. 75), se reorganiza este organismo autónomo que, desde su creación en 1933, bajo la dependencia del Ministerio de Marina, ha venido desarrollando una importante labor científica y de investigación de prestigio internacional y variando su estructura orgánica para adaptarse a las necesidades administrativas y orgánicas. En él se define la ubicación de este organismo en el Ministerio de Defensa y se delimitan las competencias de los órganos encargados de tutelar la gestión y trayectoria globales y las de los que se centran en la dirección y gestión de sus actividades.



**Convenio de colaboración entre la Comunidad Valenciana y el Ministerio de Defensa.**—La Resolución 45/1995, de 28 de marzo, de la Secretaría de Estado de la Administración Militar (BOD núm. 75), publica este convenio, cuya finalidad es la promoción social y cultural de los jóvenes de las Fuerzas Armadas de esta comunidad autónoma mediante el desarrollo de los cinco programas siguientes: De orientación y ayuda a la inserción social y profesional de los jóvenes que forman parte de la tropa y marinería en guarniciones militares ubicadas en la Comunidad Valenciana; Cursos de preparación para las pruebas de enseñanza no escolarizada; Programa de educación de adultos en unidades militares asimismo ubicadas en dicha comunidad

autónoma; Programa de información para jóvenes, elaboración de un plan de actividades de ocio y tiempo libre y creación de asesorías especializadas; y, por último, un programa de prevención de drogodependencias.

G. Y.

## Personal

*Juras de bandera en la Zona Marítima del Mediterráneo.*—El día 4 de abril tuvo lugar en el CIM de Cartagena la Jura de Bandera de los marineros de reemplazo del llamamiento 2/95. El acto fue presidido por el contralmirante jefe del Estado Mayor de la zona, don Pedro Lapique Quiñones.

El día 6 de abril tuvo lugar en el CEIM de Cartagena la Jura de Bandera de los inscritos de Infantería de Marina del reemplazo 2/95 y de los Militares de Empleo de Tropa Profesional de Infantería de Marina. El acto fue presidido por el general de división, comandante general de la Infantería de Marina, don Arturo Paz Pasamar.

A. P. P.



*Juras de Bandera en la Zona Marítima del Cantábrico.*—Durante la última semana de marzo y primera de abril han tenido lugar en la Zona Marítima del Cantábrico diversas Juras de Bandera.

El día 31 de marzo, en la ETEA, la de los integrantes del V Curso de Aspirantes a Militar de Empleo de Tropa y Marinería Profesional. El acto fue presidido por el almirante jefe de la zona, don Gabriel Portal Antón.

Ese mismo día, en el CIM de Ferrol, la de los marineros del reemplazo 2/95, presidida por el contralmirante jefe del Estado Mayor de la zona, don Miguel Ángel Fernández Fernández. Juraron bandera 730 marineros del nuevo reemplazo. El comandante del cuartel, capitán de fragata don Juan Carlos Salazar Camarero, pronunció la alocución final del curso y a continuación se efectuó la Ofrenda a los Caídos.

El día 7 de abril, en la Estación Naval de La Graña, la de la V Promoción de Aspirantes a Militar de Empleo de Tropa y Marinería Profesional de la EMANI, EASA y ESEPA. El acto fue presidido por el almirante jefe de la zona, don Gabriel Portal Antón. El capitán de fragata Madueño, comandante accidental de la EMANI, impartió la última lección del curso, recordando el acto de jura que acababa de celebrarse, la participación de la Armada en las misiones de paz y la importancia de ser constante y perseverante en la labor diaria y de poner entusiasmo y entrega en el aprendizaje de la profesión.

El día 8 de abril el vicealmirante jefe del Arsenal de Ferrol, don Miguel Ángel Cuquerella Jarillo, presidió la Jura de Bandera de los soldados de Infantería de Marina del reemplazo 2/95, que tuvo lugar en el cuartel de Dolores, sede del Tercio Norte ferrolano. El coronel Camiña, en su alocución, una vez finalizada la Jura, subrayó la importancia de este acto que se contempla como un deber y un derecho en nuestra Constitución y agradeció la asistencia de los familiares de los soldados presentes.

A. P. P.



***Inauguración del puerto deportivo de Cartagena.***—El día 8 de abril fue inaugurado el puerto deportivo de Cartagena y abierto al uso público el muelle Alfonso XIII.

La obra ha supuesto la construcción de 530 puntos de amarre con posibilidades de atraque fijo para embarcaciones de hasta 20 metros de eslora y calado hasta 12 metros; estos amarres están distribuidos entre cinco pantalanes flotantes, con un total de 620 metros de longitud. En la futura zona comercial se han reservado 5.000 metros cuadrados para la instalación de comercios relacionados con la actividad marítima y restaurantes.

Con este puerto deportivo se pretende crear una oferta de amarres que convierta a Cartagena en escala de los muchos yates que efectúan tránsito entre las Baleares y el Estrecho, y, asimismo, conseguir que exista una flota fija amarrada, que ayudará a crear una imagen de apertura de la ciudad a la mar.

A. P. P.



***Bodas de Oro (1945-1955) del ingreso en la Armada de las promociones 349 del Cuerpo General, 81 de Infantería de Marina y 25 de Intendencia.***—

El día 27 del pasado mes de abril tuvieron lugar en la Escuela Naval Militar los actos conmemorativos del L Aniversario del ingreso en la Armada de las promociones 349 del Cuerpo General, 81 de Infantería de Marina y 25 de Intendencia. El acto central de dicha conmemoración comenzó con la celebración de la Santa Misa en la Capilla de Dirección. A continuación, el jefe de los Servicios Religiosos de la Escuela rezó un responso por los fallecidos de dichas promociones y, portada por las viudas de aquéllos, se colocó una corona de laurel en el crucero situado frente a la capilla.

Después, los asistentes recorrieron las diversas instalaciones docentes de la Escuela Naval Militar, recordando con honda emoción los tiempos pasados, reavivando las múltiples vivencias y recuerdos, presentes en las mentes de



Recuerdo a los fallecidos.

todos, desde aquella primera correspondiente a una nueva vida al traspasar la noble puerta de Carlos I hasta la de ahora, cincuenta años después, ¡nada más y nada menos que medio siglo!, ya retirados del servicio activo por las exigencias del correr inexorable del tiempo, pero que ha tenido, en los momentos presentes, una intensidad emotiva trascendental, del ayer al hoy, engarzadas indisolublemente todas ellas cada vez con mayor fuerza con aquella otra de carácter crucial del juramento de fidelidad a la Bandera de España, a la que besamos físicamente con unción en aquella ya lejana fecha, y que seguimos besando, día a día, en nuestras mentes, ofreciéndole el alma y la vida, el defenderla hasta la muerte.

Estas actividades conmemorativas finalizaron con el acto tradicional de la lectura de las Leyes Penales, finalizada la cual, el hoy contralmirante ingeniero naval Ramis Cabot, que obtuvo el número uno en los exámenes de ingreso, pronunció unas breves palabras relativas al significado de estos actos, en las que, en primer lugar, dedicó un sentido recuerdo a los compañeros fallecidos que no nos podían acompañar, pero en su representación lo hicieron sus viudas. Terminó su parlamento con las siguientes palabras:

*A vosotros, Damas y Caballeros Alumnos os deseo que los estudios y esfuerzos que realizáis sean largamente recompensados y que los sinsabores que ahora puedan existir sean rápidamente olvidados, como siempre ocurre en esta gran familia que todos formamos. Que vuestros maridos y mujeres os ayuden con la abnegación y espíritu de sacrificio con que nos ayudaron las nuestras.*

*Por último debemos agradecer al Jefe del Estado Mayor de la Armada y al Comandante-Director de esta Escuela las facilidades concedidas.*

*Que Dios y nuestra Patrona la Virgen del Carmen nos sigan protegiendo a todos y en todas las circunstancias.*

Seguidamente el comandante-director de la Escuela, capitán de navío Sánchez-Barriga Fernández hizo uso de la palabra para manifestar que en el marco del tradicional acto de lectura de las Leyes Penales, la Escuela Naval Militar acogía con orgullo, como a una brigada más, a las promociones que conmemoraban el aniversario de aquella fecha en que ingresaron en la Armada.

Destacó que durante todo este tiempo la ciencia, la técnica y la sociedad han experimentado grandes cambios, y estas promociones, en el ámbito de la Armada, evolucionaron con dichas transformaciones; son los autores del hoy presente, que para ellos fue futuro previsible. Se trata de una generación cercana que ha dado un presente a las actuales generaciones.

A continuación, hizo patente, para satisfacción de todos, que en la Escuela Naval Militar se siguen cultivando las virtudes que permiten hacer buenos oficiales, de labor callada y austera, finalizando su discurso con las siguientes palabras:

*Su ejemplo nos ha servido, y mucho más nos sirve ahora, al verlos unidos por los lazos del compañerismo y de la amistad, sin que el tiempo haya borrado en ellos, ni un ápice, su amor a nuestra profesión de las armas.*

*Yo, como Comandante-Director, en nombre de toda la dotación y especialmente de las Damas y Caballeros Alumnos, presente y futuro de la Armada, manifiesto a las promociones que celebran su cincuenta aniversario nuestro afecto y respeto.*

*No quiero finalizar sin dedicar un saludo respetuoso a sus esposas que saben que lo dicho significa soledad y sacrificio, pero que nos comprenden y ayudan porque ellas son también Armada.*

*Expreso nuestra especial gratitud a las señoras que hoy representan a sus maridos que se fueron de nuestro lado por voluntad de Dios, ofreciéndonos con su presencia un gesto de amor a la Armada que nos llena el espíritu de mejor servicio a la Patria.*

*Por último, ruego a la Virgen del Carmen nos ayude a todos en la singladura y pido que se unan a mí todos los presentes en voces que sirvan de expre-*



La clásica foto al pie de la escalera monumental de los componentes de las promociones acompañados de sus esposas.

*sión de nuestros sentimientos de amor a España y fidelidad a nuestro Rey.*

*Señores almirantes, generales, oficiales y suboficiales, Damas y Caballeros Alumnos, dotación, ¡Viva España!, ¡viva el Rey!*

El acto culminó con el himno de la Armada y se cerró con el desfile de las brigadas de Alumnos.

El almirante jefe de la Zona Marítima del Cantábrico envió el siguiente mensaje a los componentes de estas promociones:

*Con un fuerte y emocionado abrazo a mis veteranos maestros, testigos únicos de cincuenta años difíciles pero esperanzados, de evolución de nuestra Armada, con mi enhorabuena y admiración por vuestro espíritu insobornable y fidelidad a la Armada. Almirante Gabriel Portal Antón.*

Por su parte, el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, tuvo la atención de dirigirse a estas promociones con un mensaje concebido en los siguientes términos:

*En nombre de la Armada tengo el honor y la satisfacción de felicitar a todos los componentes y familiares de las promociones que el día 27 de abril de 1995 celebráis en Marín las Bodas de Oro del ingreso en la Escuela Naval Militar.*

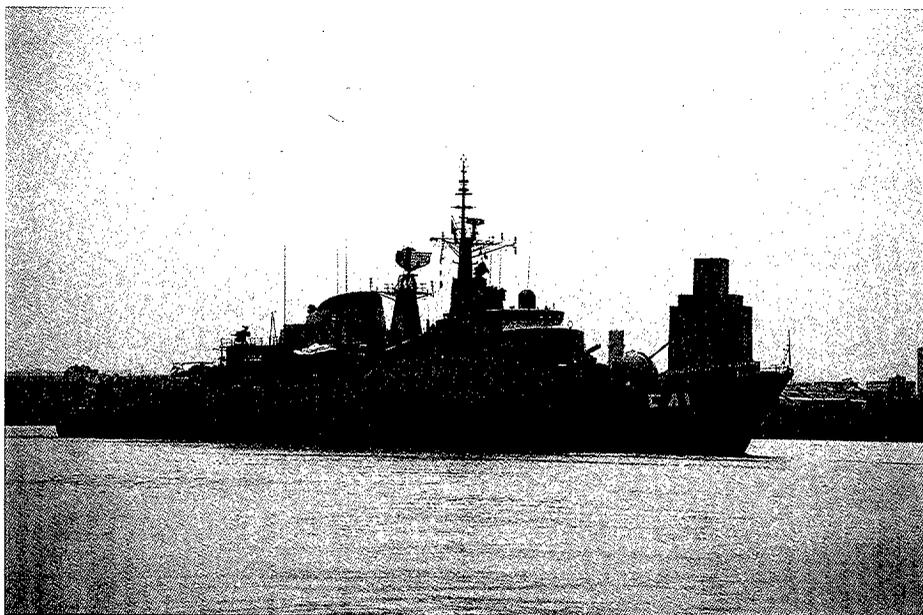
*Vuestras trayectorias profesionales son eslabones integrantes de la cadena que forma la historia de la Armada. Que disfrutéis de estos días y que Dios os bendiga. Almirante Juan J. Romero, Jefe del Estado Mayor de la Armada.*

J. L. T.

## EXTRANJERO

### Brasil

**Modernización de seis fragatas.**—La Marina brasileña ha encargado a la compañía italiana Alenia la modernización del sistema A/A de sus fragatas clase *Niteroi*. El contrato, por un importe de 20.000 millones de pesetas, cubre 13 radares de control de fuego RTN 30X, siete radares de vigilancia RAN 20S y seis lanzadores de misiles superficie Albatros/Aspide. Las fragatas *Niteroi* entraron en servicio entre 1976 y 1980; con un desplazamiento de

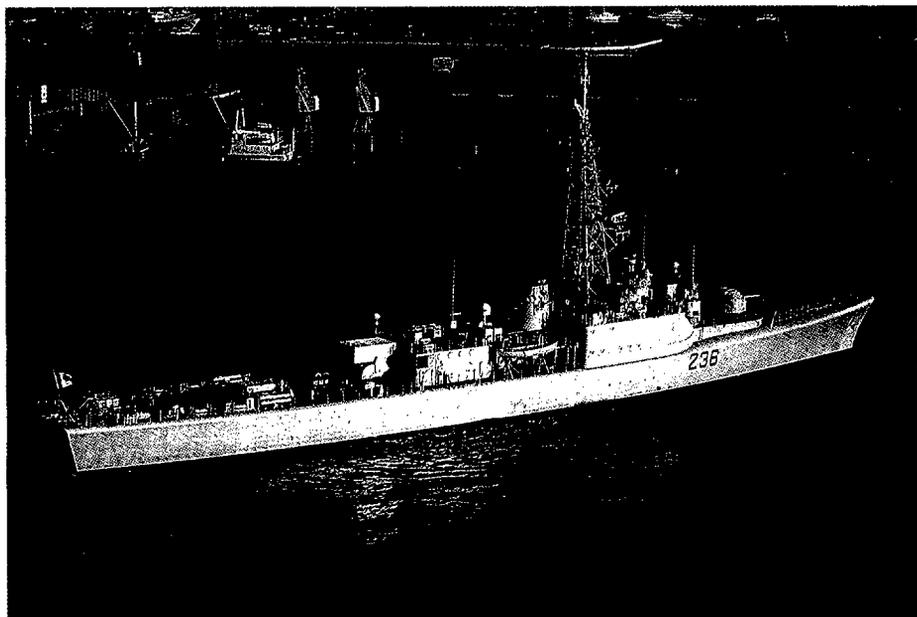


Fragata *Defensora*.

3.900 ton, cuatro están configuradas para guerra A/S y dos como fragatas multipropósito. El misil Albatros/Aspide reemplazará al Seacat y el radar RAN 20S al Plessey AWS 2.

## Canadá

**Adquisición del misil Standard.**—La Marina canadiense ha sido la primera en adquirir el nuevo misil Standard SM-2 Block III. La adquisición comprende 72 misiles Block III y 24 Block II para sus cuatro fragatas clase *Tribal*. Estas fragatas están finalizando un extenso programa de modernización, que inicialmente comprendía los misiles Block II pero que después fue ampliado al Block III. Este misil ya había sido instalado en el destructor *Iroquois*, que ha realizado todo tipo de pruebas para confirmar su integración en el sistema de combate. Las *Tribal* montan además un radar Signaal STIR 1.8 de iluminación y seguimiento, junto con el iluminador Raytheon OT-134. Los EE. UU. han permitido a Canadá el acceso a estos misiles con ciertas restricciones, al tratarse de alta tecnología, muy susceptible de ser copiada por terceras naciones.



Fragata *Algonquin*.

**Canadá examina los SSK Upholder.**—Después de una década de indecisiones sobre programas para reemplazar a los tres submarinos de la clase *Oberon* que posee la Marina canadiense, el Ministerio de Defensa está estudiando detenidamente la adquisición de los cuatro submarinos de la clase *Upholder* de la Marina británica. Este estudio tiene su origen en la aprobación dada por el Gobierno canadiense en diciembre, que ha sido expresada en el Libro Blanco de la defensa. Simultáneamente, el ministro de Defensa de Canadá, David Collenette, ha expresado públicamente que los submarinos representan una plataforma efectiva y comparativamente barata con otros sistemas de armas. De acuerdo con lo expresado por el comodoro King, director general de Desarrollo Marítimo, la adquisición de los cuatro *Upholder* requeriría solamente pequeñas modificaciones para alcanzar los requerimientos de la Marina canadiense, ya que sólo necesitarían una modificación de su *software* y algunos equipos para hacerlos compatibles con el torpedo Mk 48. Tampoco se descarta la instalación de un sistema independiente de aire (AIP) que aumente su autonomía en inmersión y la posibilidad de operar bajo el casquete polar.



**Participación en el programa «SOSUS».**—La Marina canadiense participa en el programa «SOSUS» (*Sound Surveillance System*), hecho que es poco conocido y que comenzó con el establecimiento en Shelburne, Nueva Escocia, de una estación naval de escucha y seguimiento de submarinos, en colaboración con los Estados Unidos. En 1972 Canadá amplió su participación en el «SOSUS» al establecer otro destacamento naval en Argentia (Terranova), destacamento que creció hasta las 80 personas en la década de los 80. La incorporación del «SURTASS» (*Surveillance Towed Array Subsystem*) transformó al «SOSUS» de un sistema estratégico de alerta previa en un sistema con posibilidades tácticas. La integración de hidrófonos fijos y móviles llevó la consecución del sistema conocido como «IUSS» (*Integrated Undersea Surveillance System*). Este sistema, con personal canadiense y de la Marina norteamericana, tiene estaciones en Dam Neck, Norfolk, Pearl Harbor y Bermudas. El costo total de este sistema sobrepasa los dos billones de pesetas, habiendo aportado los Estados Unidos el 90 por ciento de esta cantidad.

## Dinamarca

**Oferta de corbetas.**—Dinamarca ha aceptado el encargo de la Marina sudáfricana de cuatro corbetas clase *Thetis* por un importe total de 45.000 millones de pesetas. Aunque las dos naciones finalistas y preseleccionadas para la construcción de estos buques han sido España (E. N. «Bazán») y el Reino Unido

(Yarrow Shipbuilders), los daneses han ofrecido aceptar el pago de las cuatro corbetas en equipos militares, carbón y acero, con objeto de poder acceder a su construcción.

## Estados Unidos

**Baja del crucero «Long Beach».**—El primer crucero nuclear de la historia, el USS *Long Beach* (CGN- 9), fue dado de baja a finales de 1994. El buque, que había sido botado el 14 de julio de 1959, entró en servicio dos años más tarde al mando del capitán de navío Wilkinson. El crucero tuvo inicialmente su base en Norfolk, (Virginia). Después de un intenso período de adiestramiento, formó con el portaviones *Enterprise* (CVAN-65) y la fragata *Bainbridge* (DLGN-25) el primer *Task Group* enteramente nuclear. Estos tres buques fueron asignados a la operación SEA ORBIT, que dio la vuelta al mundo en 1964 en 58 días. Cuatro años después, y en el golfo de Tonkín, el *Long Beach* derribó un reactor *Mig-21* vietnamita a 70 millas con sus misiles *Talos*. Posteriormente, el buque fue dotado con misiles de crucero Tomahawk, con los que participó en el conflicto del Golfo y en el posterior embargo a Irak.



**Construcción de un tercer SSN «Seawolf».**—El Departamento de Defensa de los EE. UU. prevé una fuerza de 55 submarinos nucleares de ataque (SSN) para el año 2000. Aunque actualmente hay 84 SSN operativos y ocho en construcción, de ellos seis de la clase *Los Ángeles* y dos de la clase *Seawolf*, la actividad de los astilleros cesará en 1998 si no se encargan más submarinos. La única alternativa posible para evitar el cierre temporal de los Astilleros Electric Boat es la construcción de un tercer *Seawolf*, con un costo total de 2.400 millones de dólares, por lo que el Congreso autorizó una primera partida de 900 millones. A partir de 1998 está previsto se inicie la construcción de la clase denominada NAS (*New Attack Submarine*), con un costo considerablemente inferior y prestaciones más modestas.

## Francia

**Dotaciones mixtas.**— La fragata antisubmarina *Tourville* será el quinto buque de guerra de la Marina francesa que tendrá una dotación mixta de hombres y mujeres. Los otros cuatro buques que ya cuentan con contingentes femeninos son las fragatas *Montcalm* y *Latouche-Treville*, el buque auxiliar *Durance* y el buque de asalto anfibio *Foudre*.

## Malasia

**Malasia construirá patrulleros de altura.**—La Marina de este país ha iniciado la fase conceptual para la construcción de 27 patrulleros de altura denominados RMN PV (*Royal Malasian Navy Patrol Vessel*), fase a la que han concurrido 35 astilleros de todo el mundo para participar en el programa, conocido como «Patrullero de Nueva Generación». En colaboración con los astilleros malasios NDSB de Lumut, los buques serían construidos en cuatro tandas durante los próximos 20 años, entrando en servicio el primero en 1998. La primera etapa consistiría en seis buques, seguidos por otras tres de siete patrulleros cada una. Todos los buques serán construidos en Malasia, y tendrán una eslora de 80 metros y un desplazamiento de 1.000 a 1.300 toneladas a plena carga, con una velocidad máxima de 22 nudos y una autonomía de 6.000 millas.



**Botadura de una nueva fragata.**—La fragata *Lekiu*, primera de una serie de dos unidades de 2.270 toneladas de desplazamiento, construida por GEC Marconi, para la Marina malaya, fue botada en los Astilleros Yarrow, en Scotstoun, Escocia, el pasado 3 de diciembre. La *Lekiu* está previsto sea entregada a finales de marzo de 1996.

## OTAN

**Nuevos equipos para el «Alliance».**—El buque de investigación en guerra antisubmarina y de minas *Alliance* ha recibido un nuevo sistema integrado de navegación de la casa Kelvin Hughes. El *Alliance*, que tiene su base en el centro de investigación de SACLANT, en La Spezia; entró en servicio en 1988 y, con una dotación multinacional, utiliza un sistema de propulsión extremadamente silencioso, con todos sus equipos montados sobre soportes especiales antivibratorios. En su modo de navegación, el más silencioso al ir propulsado por baterías, el buque no emite ningún ruido, lo que le posibilita para la investigación acústica. El *Alliance* cuenta también con un sistema para la creación de mapas por medio de barridos ultrasónicos (STN) de Atlas Elektronik, en combinación con un sistema de localización por precisión (PLNS) de Magnavox. El PLNS, basado en un ordenador Hewlett Packard 1000 en combinación con el sistema de Gestión de la Información del Buque (IMS), controla los sistemas de mando y control, navegación, propulsión y seguridad. El nuevo sistema integrado de navegación reemplazará al PLNS, aportando nuevos radares de la bandas X y S y un GPS diferencial y dual.

## Paquistán

**Propulsión y sistema de combate de los nuevos submarinos.**—La DCN francesa ha desvelado algunos detalles sobre la propulsión de los tres submarinos clase *Agosta 90B*, recientemente encargados por la Marina paquistaní. Los dos primeros buques no llevarán la propulsión independiente del aire (AIP) MESMA, pero está previsto les sea instalada en su primera gran carena. Estos submarinos, que desplazarán 1.500 toneladas, con una eslora de 67,5 m, mantienen la misma forma de casco que la serie *Agosta* original, aunque su construcción será realizada con acero HLES 80, equivalente al HY 100, lo que les permitirá una cota máxima superior a 300 m. El casco será alargado en ocho metros para que pueda albergar en su día el motor AIP MESMA. El sistema de mando y control, denominado SUBTICS, estará desarrollado por Thomson Sintra a partir de la tecnología desarrollada en los nuevos submarinos nucleares de ataque y estratégicos, con seis consolas dobles Colibrí de Motorola.



**Engaños para las nuevas fragatas.**—La Marina paquistaní va a aumentar la capacidad de autodefensa de sus recientemente adquiridas fragatas Tipo 21. Las seis fragatas disponen actualmente de lanzadores de cohetes y bengalas Vickers Corvus de tres pulgadas en ambas bandas. Ocho lanzadores Chaff de 102 mm complementan esta autoprotección. La puesta al día o la instalación de un nuevo sistema ya está en estudio en la Marina paquistaní, que ha recibido las ofertas de ML Aviation con el sistema Superbarricade y de CSEE Defense que ha ofrecido el *Dagaie Mk2*.

## Reino Unido

**Modernizaciones de buques.**—Los astilleros de Rosyth se encuentran actualmente modernizando el destructor del Tipo 42, HMS *Edinburgh* y el cazaminas HMS *Cromer*, tercero de la clase *Sandown*. El *Edinburgh* es el cuarto destructor de la tercera serie del Tipo 42, y sus obras durarán 54 semanas, estando prevista la instalación del sistema JTIDS (*Joint Tactical Information Distribution System*), siendo el primer buque de la Marina británica que contará con este sistema de información. Asimismo, el montaje CIWS *Vulcan Phalanx* será sustituido por dos montajes similares, uno por banda, a los que se sumarán dos cañones de 20 mm GAM-BO1.

Aunque las obras del *Cromer*, tienen una duración mucho más corta, 18 semanas, su eslora ha sido prolongada para eliminar defectos estructurales, por lo que el buque se encuentra en el *sincrolift* instalado por Babcock.

Actualmente los astilleros de Rosyth esperan acometer las obras de conversión del buque auxiliar *Sir Bedivere* y recientemente han terminado la construcción del patrullero de altura HMS *Orkney*.



**Entra en servicio un nuevo SSBN.**—El submarino nuclear portador de misiles balísticos *Trident*, el HMS *Victorious*, entró en servicio el pasado 17 de enero. El submarino, segundo de la clase *Vanguard*, con un desplazamiento de 16.000 toneladas, reemplaza al HMS *Revenge*, SSBN de la clase *Resolution* que contaba con misiles Polaris A-3 y que recientemente había sido dado de baja. El *Victorious* tendrá su base operacional en Faslane, Escocia, aunque tendrá que efectuar sus pruebas y embarques de misiles en la base norteamericana de Kings Bay, en Georgia, al igual que su antecesor, el HMS *Vanguard*.



**Construcción de un nuevo LPD.**—Los astilleros Vickers (VSEL) construirán el nuevo LPD de la Marina británica, por ser los únicos que pueden acometer un buque de esas dimensiones. El LPD (*Landing Platform Dock*) de 12.000 toneladas salió a concurso el pasado mes de agosto, pero ni Vosper Thornycroft ni GEC-Marconi Yarrow podían iniciar la construcción en sus gradas, por lo que el buque será construido en Barrow-in Furness de VSEL, astillero que ha tenido a cien ingenieros trabajando durante seis meses en este proyecto.



**Compra de torpedos.**— La Marina británica ha encargado 300 torpedos *Spearfish* con cabeza de combate a la firma GEC-Marconi. El contrato, por un importe de 126.000 millones de pesetas, tiene una duración de nueve años y contempla también la adquisición de los repuestos y el apoyo técnico. El torpedo *Spearfish* equipará a todos los submarinos de la clase *Swiftsure*, *Trafalgar* y *Vanguard*. Diseñado para reemplazar al torpedo *Tigerfish* Mk24, el *Spearfish* está propulsado por una turbina de gas, lo que le permite dar 65 nudos. Su desarrollo ha tenido un costo de 20.000 millones de pesetas.



**Reemplazo de los aviones de patrulla marítima «Nimrod».**— El Ministerio de Defensa británico ha abierto un concurso público para reemplazar los

26 aviones de patrulla marítima *Nimrod* MR2P. Cuatro compañías constructoras de aviones han ofrecido diferentes soluciones: British Aerospace ha propuesto una remodelación de los *Nimrod*, con nuevos sensores y aviónica renovada; Dassault Aviation ha ofrecido la última versión del *Atlantique 2*, que actualmente tiene la Marina francesa. Lockheed y Loral ASIC han ofrecido nuevas plataformas.

## Rusia

**Colaboración con China para construir un CIWS.**—Una compañía rusa, Tulamashzavod (TMZ), y otra china, CSSC, están desarrollando de forma conjunta un sistema antimisil CIWS, combinando el montaje séxtuple ruso AK-630 de 30 mm con un equipo chino de control de fuego, estando previsto iniciar las primeras pruebas a finales de 1995. La colaboración de los ingenieros rusos y chinos dura dos años y ha incorporado elementos del sistema combinado cañón/misil Kashtan, conocido en la OTAN por la designación CADS-N -1. El radar de control de fuego integrado en el CIWS ofrece unas prestaciones muy superiores al MR 105/123 Bass Tilt asociado al Ak-630.

## Suecia

**Imágenes térmicas para periscopios.**—Los cuatro submarinos de la clase A-17 *Västergötland*, que entraron en servicio entre 1987 y 1990, cuentan con periscopios Barr & Stroud CK038, con intensificador de imágenes, pero para obtener la capacidad todo tiempo es necesaria la adición de cámaras termales. Esta mejora se ha iniciado con las pruebas en un submarino de la serie A-17, de la cámara HDTI de Pilkington Images, que opera en el margen de 8-12 micras. La Marina sueca actualmente se enfrenta con la necesidad de modernizar, no sólo los periscopios de la clase A-17, sino también las de todos los submarinos de las clases A-14 y A-19.



**Presentación del «Gotland».**—El primero de los tres submarinos A-19, el *Gotland*, botado el pasado 2 de febrero en Malmö, ha sido mostrado al público, que ha podido conocer el primer sistema propulsor independiente del aire (AIP) instalado de origen en un submarino. El submarino, de 60 metros de eslora y un desplazamiento en inmersión de 1.500 toneladas, tiene una vida operativa de 30 años, y está provisto de seis tubos lanzatorpedos. El AIP consiste en dos motores Stirling V4-275R con una potencia unitaria de 75 kw, lo que le permite navegar a cinco nudos en inmersión durante varias semanas. Tailandia ha manifestado su interés por este submarino, habiendo acudido a la

ceremonia de botadura una representación compuesta por doce personas. Recordemos que el gobierno de Tailandia ha asignado recientemente fondos para la construcción de tres submarinos.

J. M. T. R.

## MARINA MERCANTE

Los últimos quince años han vestido de color negro a la flota mercante bajo pabellón español. En 1981 contábamos con una flota de 699 buques con un tonelaje total de más de siete millones de TRB. Cuatro años más tarde, en 1985, esta cifra había descendido hasta 601 unidades, y en 1990, en esta línea de continuo descenso, había 416 buques con poco más de tres millones de TRB. Pero en 1994, según datos de la revista «ANAVE», nuestro registro naval mercante arrojaba un saldo de solamente 250 barcos, con poco más de un millón de TRB, y en los momentos en que redactamos este breve noticiario, este saldo se contrae a 234 buques, con menos de un millón de TRB, distribuidos de la siguiente forma: 24 petroleros, 4 graneleros, 25 de carga general, 24 portacontenedores, 39 Ro-Ro, 15 frigoríficos, 5 gaseros, 54 de pasaje y 44 más para otros tipos de transporte.

Ahora bien, frente a esta disminución de la flota mercante, se produjo paralelamente un aumento de las flotas que controlan sociedades navieras españolas con pabellón extranjero, que en estos momentos asciende a 96 unidades, con 1,4 millones de TRB.

Sin embargo, y según datos de la revista «Mar», la situación de la Marina Mercante a escala mundial era diferente, ya que durante el año de 1994, la flota mercante mundial experimentó un ligero aumento de tonelaje. Por tipos de buques, los petroleros redujeron su tonelaje total en un uno por ciento, mientras que los graneleros aumentaban el suyo en un 3,7 por ciento, y el resto de los diversos tipos de buques registraron un incremento del 3,4 por ciento.

Un capítulo importante es el del transporte marítimo. A este respecto cabe señalar que nuestro gobierno quiere impulsar la aprobación de nuevas normas en la Unión Europea que incentiven el transporte marítimo, en especial en mercancías, entre los principales puertos comunitarios. Según leemos en «Expansión», este impulso del tráfico marítimo en la Unión Europea podría materializarse en dos medidas concretas, consistentes en la limitación del transporte de mercancías por carretera a determinados días, y la agilización de los trámites burocráticos de los puertos.

Abundando en este tema, cabe decir que el transporte marítimo contamina poco y consume menos energía que las alternativas ferroviarias y terrestres. En

resumen, con estas medidas antes citadas —entre otras— se rentabilizarían las infraestructuras portuarias de las naciones ribereñas de la U. E. y, de paso, se descongestionaría el tráfico terrestre y ferroviario.

J. L. T.

## CONSTRUCCIÓN NAVAL

Se tienen ya datos concretos de la evolución de la construcción naval en el mundo a lo largo de 1994, en que se contrató un total de 785 buques que suponen algo más de 27 millones de toneladas de peso muerto. Con relación a 1993, la construcción mundial siguió en 1994 un ritmo ascendente. En cuanto a la cuota de mercados por áreas, Japón mantiene su liderazgo, aunque no exento de dificultades, seguido por Corea del Sur. En lo relativo a la Unión Europea, esta evolución de la construcción naval también presenta un perfil ascendente, y en España, concretamente, el monto de construcción referido a 1994 aparece solamente con trece buques que representan 163.000 TPM, si bien hay que aclarar que estos datos son incompletos, ya que no contabilizan los nuevos contratos que se han producido para la exportación, lo que supondría un valor real y total de la construcción naval de 49 buques con 680.000 TPM.

Si nos referimos al extranjero, cabe indicar que los astilleros alemanes Blohm & Voss han vuelto a la construcción naval de buques mercantes. China, por su parte, ha aumentado en más de un 40 por ciento su contratación, y así, actualmente, construye más del 5 por ciento de los buques de todo el mundo, reforzando de esta manera su posición frente a Japón y Corea del Sur, que han sufrido sensibles disminuciones en sus carteras de pedidos.

Por último, cabe resaltar la firma de un acuerdo entre nuestra Empresa Nacional «Bazán» y Carterpillar Inc. relativo a la cooperación comercial y tecnológica para el desarrollo, fabricación y venta de una nueva versión de los motores de la serie 3.600 de Carterpillar, con menor peso y mayor potencia.

J. L. T.

## MARINA DE PESCA

Las nuevas singladuras para nuestra industria pesquera se presentan con cielos cubiertos de negros nubarrones y horizontes tomados. Los esfuerzos hechos por este sector, uno de los motores de nuestra economía, en el descubrimiento y explotación de nuevos caladeros, son sistemáticamente vedados, a

pesar de que algunas de las operaciones pesqueras se realicen en aguas internacionales.

¿Por qué esta animadversión hacia nuestra flota pesquera? España ha sido la primera potencia mundial de la pesca marítima. Nuestros barcos pesqueros descubrieron y aprovecharon los mejores caladeros oceánicos. Pues bien, como muy bien señala el conde de Montarco en un artículo publicado en el diario «ABC» (2-5-95), toda esta primacía española pesquera está siendo combatida de modo inmisericorde en todos los caladeros importantes en donde acostumbran a echar sus redes los nuestros. El pretexto, en algunos casos, es la conservación de las especies, pero a ello hemos de replicar, por ejemplo, y en el caso concreto de Canadá, que los caladeros por dentro de su Zona Económica Exclusiva (200 millas) fueron esquilados por ellos mismos y los rusos, que tenían manos libres para capturar todas las cantidades que quisieran, mientras que a España se le fijaba una cuota vergonzosa. Estamos hablando del bacalao, y estas cuotas exiguas consiguieron, en las décadas de los setenta y ochenta, la reducción drástica de nuestra flota bacaladera. Pero nuestros armadores no se amilanaron y, cumplidores de las normativas sangrantes, buscaron otros caladeros y otras especies, lo que traía consigo la conversión tecnológica de los procedimientos de pesca, con unos desembolsos dinerarios —nuevos barcos y nuevas tecnologías— que malamente eran cubiertos con las nuevas capturas obtenidas. Ahora, la normativa de pesca, las cuotas, se salen de la Zona Económica Exclusiva y se aplican, caprichosamente, a aguas internacionales. Entonces, resulta completamente válido lo manifestado por el consejero delegado de Pescanova, en el sentido de que, en términos de Derecho Internacional, el gran caballo de batalla es determinar si el mar pertenece a las naciones ribereñas o es un patrimonio común de la Humanidad. Por eso es necesario un nuevo concepto de la soberanía sobre el mar.

Superado el conflicto con Canadá con un saldo netamente negativo para España, entramos de lleno en la negociación pesquera con Marruecos, que deja en el paro a más de 600 buques y a miles de trabajadores de las industrias derivadas de la pesca, al menos durante el tiempo que duren las negociaciones con Rabat. No es éste un caso análogo al de Canadá, que se inmiscuyó en aguas internacionales con actos como el apresamiento de una de nuestras unidades y el hostigamiento continuo con sus patrulleros a los pocos barcos que faenaban en aquellas aguas libres. No, los caladeros saharianos, de jurisdicción marroquí, se encuentran en sus propias aguas, con una gran abundancia de cardúmenes, pero ello impulsa a aquel gobierno a pedir contraprestaciones exageradas. Ojalá que cuando aparezcan estas líneas se haya resuelto satisfactoriamente este grave problema para nuestra economía.

J. L. T.

## CULTURA NAVAL

### Premios «Virgen del Carmen»

Por Orden 600/38431/1995, de 21 de marzo (BOD núm. 91), se convocan los premios correspondientes al año 1995:

- «Del mar», para libros, dotado con 1.000.000 de pesetas.
- «Elcano», de periodismo, dotado con 500.000 pesetas.
- «Universidad», dotado con 300.000 pesetas.
- «Poesía del Mar», dotado con 200.000 pesetas.
- «Juventud Marinera», un equipo de sonido de alta fidelidad.
- «Diploma de Honor».

En la citada orden se detallan las normas para la adjudicación de los premios y la designación y fallo del Jurado.

G. Y.

### Becas de la Fundación Alvargonzález.

Esta benemérita fundación ha establecido una beca de investigación sobre fondos patrimoniales histórico-artísticos y biográficos del Museo Naval de Madrid para el año 1995, con una dotación de 300.000 pesetas. En las bases de la convocatoria se precisa que su finalidad única es promover proyectos de trabajo específicamente relacionados con las diversas colecciones que conserva el museo (Orden 609/38404/1995 de 21 de marzo, BOD. núm 81).

Por otra parte, por Orden delegada de AJEMA 609/38390/95, de 4 de abril (BOD. núm. 80), se concede la beca de ayuda a la investigación sobre temas de actualidad científica y cultural del Real Instituto y Observatorio de la Armada, de la misma fundación, para 1994, a don Antonio Vicente García Molina, para la realización del trabajo «Catalogación de la Obra *Phylosophical Transactions*».

Una vez más, subrayamos el desvelo del ilustre naviero don Juan Alvargonzález González, creador de esta fundación, a quien recientemente se reconoció su valioso impulso a la actividad cultural en la Armada con la concesión de la Gran Cruz del Mérito Naval (véase nuestro *Noticario* del pasado mes de marzo).

G. Y.

## El almirante Álvarez Arenas, miembro de la Real Academia Española

El almirante en situación de reserva don Eliseo Álvarez Arenas Pacheco, destacado escritor y ensayista, ha sido nombrado miembro de número de la Real Academia Española de la Lengua, en la que ocupará el sillón «b» minúscula, vacante tras el fallecimiento del cardenal don Vicente Enrique y Tarancón. Con tal designación se recobra una vieja tradición de tener en la academia un marino ilustre, tal y como ocurriera con sus predecesores, don José de Vargas Ponce, don Juan Bautista Arriaza, don Martín Fernández de Navarrete, don Pedro Novo y Colson y, más recientemente, don Julio Guillén, que ocupó conjuntamente número en la Real Academia Española y en la Real Academia de la Historia, de la que fue secretario perpetuo.

El almirante Álvarez Arenas, nacido en Ceuta en 1923, cuenta con una brillante hoja de servicios profesionales, con mandos de la corbeta *Diana*, fragata *Cataluña* y jefe de la 31.<sup>a</sup> Escuadrilla de fragatas. Fue también profesor de la Escuela de Guerra Naval, jefe de la Secretaría del ministro, jefe de Sección en el Estado Mayor de la Armada, comandante director de la ETEA. Como almirante, estuvo en el Estado Mayor Conjunto de la JUJEM; fue comandante general de la Flota, almirante jefe del Apoyo Logístico y capitán general de la Zona Marítima del Cantábrico.

Pero si como marino es poseedor de tan destacada trayectoria profesional, como ensayista y escritor de temas navales puede decirse sin ninguna duda que se trata de la mente más lúcida del pensamiento marítimo contemporáneo, siendo autor de notables libros, como «El español ante el mar» y «Teoría bélica de España», editados por la prestigiosa «Revista de Occidente», así como de una larga serie, publicados por la Editorial Naval, entre los que destacan «De la guerra y sus hombres», «Idea de la guerra», «Investigaciones estratégicas», «Del mar en la historia de España», «Integridad táctica de zona», y «Hacerse de ingenio. (Política, Estrategia, Historia)».

Es igualmente autor de numerosos trabajos publicados en la REVISTA GENERAL DE MARINA, «Revista de Historia Naval», etc, y ha colaborado en destacados rotativos de la prensa diaria y semanal («ABC», «El País», «La Vanguardia», etc.); asimismo ha pronunciado importantes conferencias, tanto en foros nacionales como extranjeros.

La incorporación del almirante Álvarez Arenas a la Real Academia Española supone una decisiva aportación cultural, en la que a buen seguro, dado el rigor intelectual y el espléndido conocimiento del lenguaje del nuevo académico, la terminología marinera volverá a ocupar un lugar destacado en el ámbito de la lexicografía, con el otorgamiento a los vocablos del rico bagaje naval, de toda su autenticidad y toda su prestancia.

*Un marino de buenas letras*

El nombramiento del almirante Álvarez Arenas como académico de la Real Academia Española pone de manifiesto una especial sensibilidad compartida entre el mundo de la mar y el de las letras, tan simbióticos y cercanos a lo largo de una trayectoria histórica. Con ello se realza, en justicia, la figura del escritor brillante, del pensador profundo, del ensayista de alto talante, bagaje en el que se concreta y dimensiona la vida y obra del nuevo académico.

El escritor se mueve sin trabas frente a su propia exigencia; el pensador trasciende en reflexiones los alcances de su capacidad creativa; el ensayista forja con conciencia de oficio el mundo de sus ideas, acordes con las constantes sustanciales del «pensar» y del «hacer», tan presentes en toda la singular dinámica del marino académico. De aquí que lleve a la academia el sentido estético y generoso de un lenguaje meditado y construido desde una acusada perspectiva cultural trasvasado al discurso temático de sus libros. Ello permite y justifica la necesidad de una contemplación global del autor y su obra, en la que pueden articularse las múltiples facetas de una tarea consolidada en plenitud.

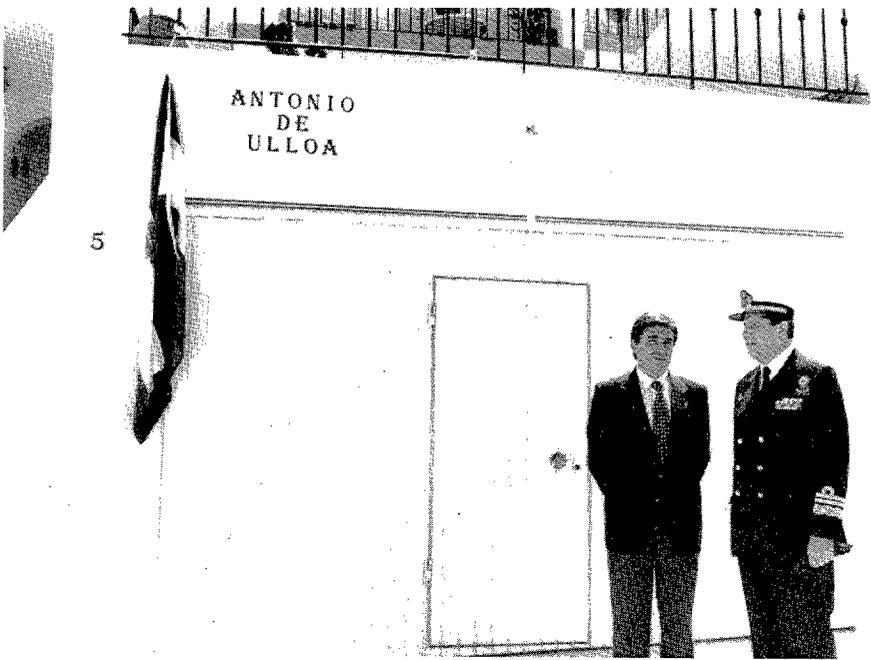
Con la designación del almirante Álvarez Arenas, tanto la Armada como la propia Academia recobran el eslabón perdido, y tantas veces añorado, de incorporar al acervo cultural del «brilla, fija y da esplendor» a un marino de buenas letras.

J. C. P.

### **Conmemoración del bicentenario del fallecimiento de don Antonio de Ulloa**

Organizado por el Instituto de Historia y Cultura Naval, con la colaboración de la Fundación Municipal de Cultura del Ayuntamiento de San Fernando, ha tenido lugar en dicha ciudad, entre los días 18 y 19 de abril pasado, los actos conmemorativos del bicentenario de la muerte del marino y científico don Antonio de Ulloa, consistentes en la celebración de un seminario de conferencias, el descubrimiento de una lápida en el Panteón de Marinos Ilustres con ofrenda floral, la inauguración de una exposición antológica en la Sala de Exposiciones del Museo Naval de la Zona Marítima del Estrecho, y la apertura de dos nuevas calles que llevan los nombres de Antonio de Ulloa y Vicente Tofiño, en homenaje igualmente a tan destacado marino y científico gaditano.

El ciclo de conferencias estuvo encuadrado en las XII Jornadas de Historia Marítima, bajo el siguiente programa: el martes 18 de abril, en la Casa de la Cultura de San Fernando, disertaron la historiadora doña Belén Fernández, sobre «La España que vivió Ulloa: Luces y sombras del siglo XVIII», y el coronel auditor, director de la «Revista de Historia Naval», don José Cervera Pery, que habló sobre «La proyección americana de don Antonio de Ulloa».



El miércoles 19, el lugar de las conferencias fue el Real Instituto y Observatorio de Marina y los conferenciantes fueron el contralmirante Manuel Catalán Pérez-Urquiola que disertó sobre «Ulloa y el nacimiento de la astronomía», y el doctor en Historia don Juan Torrejón Chaves, a cuyo cargo estuvo el tema de «Don Antonio de Ulloa y el Departamento Marítimo de Cádiz».

El seminario estuvo presidido por el vicealmirante jefe de la Zona Marítima del Estrecho, don Carlos Sánchez de Toca, y el alcalde de San Fernando, don Antonio Moreno Olmedo, realizando las funciones de moderador el director del Instituto de Historia y Cultura Naval, contralmirante don José Ignacio González-Aller Hierro, recibiendo también sus correspondientes diplomas todos los inscritos en el seminario.

Con anterioridad, en la mañana del 19, tuvo lugar en el Panteón de Marinos Ilustres el acto de homenaje a Ulloa, cuya introducción y presentación estuvo a cargo del delegado de Cultura Naval de la zona, capitán de navío don Manuel Baturone, pronunciando el elogio fúnebre del marino homenajeado el coronel auditor e historiador don José Cervera Pery. Acto seguido se realizó la ofrenda floral y el descubrimiento de la lápida conmemorativa, cantándose la salve marinera como fin del acto.

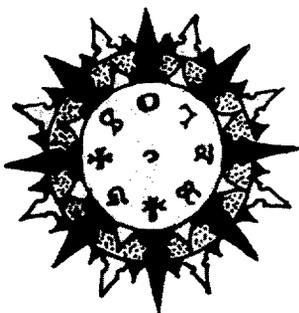
A continuación, las autoridades y comisiones asistentes, encabezadas por el vicealmirante jefe de la Zona Marítima del Estrecho y del alcalde de la ciudad, visitaron en la Sala de Exposiciones del Museo Naval una exposición antológica sobre el teniente general Ulloa, en la que se han reunido interesantes apor-

## NOTICIARIO

taciones personales y de su labor científica, como libros, planos, maquetas, cuadros, uniformes, etc.

Por último, al final de la mañana, todos los asistentes se trasladaron hasta la nueva calle Antonio de Ulloa, situada muy cercana al Observatorio de Marina, cuyo rótulo fue descubierto por el almirante jefe de la Zona Marítima del Estrecho y el alcalde presidente del Excmo. Ayuntamiento de San Fernando.

J. C. P.





## LIBROS

FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *La Marina de Castilla*.—Editorial Editex, S. L. Madrid, 1995; 543 págs.

Gran acierto el del Instituto de Estudios Zamoranos «Florián de Ocampo», Diputación de Zamora e Instituto de Historia y Cultura Naval, al patrocinar, en edición facsímil (la primera es del año 1894) este libro de «La Marina de Castilla desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundición en la Armada española», escrita por don Cesáreo Fernández Duro, capitán de navío, prolífico historiador y «zamorano de pro». Formaba éste el volumen 4.º de la «Historia general de España», escrita por varios miembros de la Real Academia de la Historia, bajo la dirección de su director don Antonio Cánovas del Castillo.

Precedido de una *Presentación* de don Antolín Martín Martín, presidente de la Excma. Diputación de Zamora, comprende el libro veintiún capítulos, a lo largo de los cuales va estudiando las vicisitudes de la Marina castellana, desde los «tiempos primitivos», la fundación de ésta; la Marina del arzobispo Gelmírez; construcción de galeras y naos; la conquista de Sevilla y Fernando III «el Santo»; Marina de Ramón de Bonifaz; guerras contra Bretaña, Portugal y los moros; apreciación de la Marina en los siglos XIII, XIV y XV; las campañas de don Pero Niño, conde de Buelna; conquista de las Canarias; «descubrimiento del Nuevo Mundo»; «la Marina en el siglo xv en la exposición Histórica de Madrid»; «los almirantes de Castilla», su creación, prerrogativas, etcétera, y «la aguja náutica». Sigue un *Apéndice de documentos y relaciones*; continuando con dos *Índices*, uno de «personas nombradas en el texto» y otro de «lugares geográficos», así como una *Plantilla de colocación de láminas*.

Fue la «Marina de Castilla», en su tiempo, una obra de gran importancia incluso como fuente de investigación de un tema poco conocido y estudiado, pero el tiempo pasa, e investigaciones posteriores hacen, a nuestro juicio, necesaria una revisión, una «puesta al día»; sin embargo, hasta ahora, excepción hecha de temas monográficos, es ésta la principal obra para el estudio y conocimiento de la Marina castellana en la Edad Media. Incluye las mismas ilustraciones que en el original.

F.



LITER MAYAYO, Carmen, SANCHÍS BALLESTER, Francisca, y HERRE-RO VIGIL, Ana: **Cartografía de España en la Biblioteca Nacional. Siglos XVI al XIX.**—Edición Biblioteca Nacional. Madrid, 1994; un tomo, dos volúmenes. 370 y 452 páginas.

Bajo la dirección de doña Carmen Liter Mayayo, coordinadora científica de la misma y de doña Francisca Sanchís Ballester, y supervisión de don Xavier Agenjo Bullón, la Biblioteca Nacional ha editado este libro que reseñamos, en el que reúne «la magnífica colección de Cartografía de España... en los siglos XVI al XIX», que custodia la misma y que es, sin ninguna duda «uno de los mayores conjuntos cartográficos de la Península Ibérica»; un trabajo realizado «con las más modernas técnicas de descripción bibliográfica internacional» al que acompaña una gran colección de fotografías, en color, realizadas íntegramente por los laboratorios de la misma.

Comprende el volumen I, en su *Índice general*, una *Presentación*, *Introducción*, *Prólogo*, *Estructura del Catálogo* y *Catálogo*, éste, la cartografía referente a España, en general, y varias comunidades autónomas, continuando en el volumen II con el resto, así como «accidentes geográficos que abarcan varias comunidades autónomas», «La imagen de España en los mapas de Europa marítimos» y otros datos de interés, continuando con unos *Índices*, «geográfico, onomástico, de materias y cronológico»; *Relación de catálogos de fondos cartográficos sobre España conservados en centros españoles*, hace aquí mención del Museo Naval, que también cuenta con un importante fondo cartográfico tanto de España como de nuestros antiguos dominios ultramarinos y, finalmente, unos *Agradecimientos*.

La obra tiene una gran importancia, de gran utilidad no sólo para los investigadores, sino también para los curiosos del tema, necesaria, a nuestro juicio, en toda biblioteca. En la *Presentación*, manifiesta don Carlos Ortega Bayón, director de la misma, que a este «catálogo», le seguirán muchos, como por ejemplo el que estudia la excelente colección Mendoza o el que describe «los atlas que existen en la Biblioteca Nacional». Que este propósito se convierta bien pronto en realidad.

F.

VACA DE OSMA, José Antonio: **Yo, Fernando el Católico.**—Editorial Planeta, S. A. Barcelona, 1995; 349 págs.; 2.300 pesetas.

La Editorial Planeta, S. A., en su colección de «Memoria de la Historia», ha editado este libro que reseñamos, del cual es autor el historiador y diplomático don José Antonio Vaca de Osma. En él, el rey Fernando «se aparece al cronista en la cripta de la catedral de Granada», contándole «la verdad de su vida».

Precedido de una *Presentación* de la obra por el autor y un *Prólogo*, «en el que Don Fernando aparece en la penumbra para contarnos la verdad de su vida»; siguen veinte capítulos, en los que, entre otras cosas, se refiere a su casamiento con Doña Isabel, «la boda más importante de la historia de España»; la política matrimonial de los *Reyes Católicos*; «Fernando, rey de Aragón. Italia, mi aventura»; «Colón nos desvía el rumbo. Las Indias de Isabel»; «Los últimos días de la reina Isabel. Estoy solo», «El viaje del rey a Nápoles. Doña Juana y don Felipe en Castilla», aquí se refiere, entre otras cosas, a que como rey de las Dos Sicilias «mi misión aragonesa era esencialmente mediterránea y las Baleares y Cerdeña irredenta constituían un aliciente para los piratas berberiscos, así como las costas levantinas de mis reinos», también el peligro turco, las campañas norteafricanas, etcétera. El capítulo XX, es un «Breve florilegio del rey Don Fernando el Católico». Siguen dos *Apéndices*, un *Ensayo de bibliografía particular*, y un *Índice onomástico*.

El libro es por demás interesante; como vemos en él, el autor refleja lo que a su juicio pensaría y realizaría don Fernando durante toda su vida; para conocer su personalidad, se remonta a su ascendencia «a los infantes de Aragón, que con sus políticas, sus ambiciones y sus cabalgadas llenaron toda una época del Atlántico al Adriático...». Aquí, en este libro, «Fernando el Católico va a ir viviendo y explicando una trayectoria humana incomparable...». Es, en resumen, un libro de entretenida lectura y de meditación en la forma de actuar de don Fernando.

F.



VARIOS: **El reino de Granada y el Nuevo Mundo.**—Edición de las Actas del V Congreso Internacional de Historia de América, celebrado bajo el patrocinio de la Diputación de Granada.

Aunque desde poco antes de los fastos conmemorativos de los acontecimientos de 1492 ya comenzó a aumentar el volumen de las publicaciones relativas al estudio y análisis de tan magno evento para España, alcanzando su cota máxima precisamente en 1992, al cumplirse el V Centenario, todavía quedaban en prensa varias obras, que por la densidad e importancia de su contenido no pudieron ver la luz en dicho año y hubieron de completarse tiempo después.

Así ha ocurrido, en cierto modo, con la obra que comentamos, que nos presenta las Actas del V Congreso Internacional de Historia de América celebrado en Granada. Las comunicaciones que recogen las mencionadas actas son de distinta índole, y así, unas son de tipo ideológico e institucional y otros bloques se refieren a la emigración de granadinos a las Indias como descubridores y conquistadores, y otros simples colonos, pero a nuestro juicio, revisten un interés especial los temas relacionados con la economía, el arte y la cultura, y todo este conjunto de estudios viene a demostrar una vez más que España inició la Historia de América escrita con el espíritu y sangre de todos y cada uno de sus puntos cardinales, que fundiéndose en aquellas tierras alumbraron un nuevo mundo. Finalmente, cabe decir que esta obra, pensada y escrita para especialistas en Historia de América, es también de lectura amena y provechosa para toda persona culta.

J. L. T.



**SUÁREZ BILBAO, Fernando: Enrique III (:1390-1406).**—Diputación Provincial de Palencia y Editorial La Olmeda, S. L. Palencia, 1994; 336 págs. 2.380 pesetas.

La Diputación Provincial de Palencia y la Editorial La Olmeda, S. L. han editado este libro biográfico de Enrique III (1390-1406), del que es autor don Fernando Suárez Bilbao, en la colección «Corona de España», «Serie Reyes de Castilla y León», con el propósito de dar a conocer al público en general quiénes fueron estos monarcas que, muchos de ellos, no son lo bien conocidos que debieran.

Comprende el libro doce *Capítulos, Notas, Bibliografía y un Índice general*. «Movido» fue el reinado de este monarca que «a pesar de la escasez de datos» podemos decir que su reinado «se caracteriza por un esfuerzo continuado, sin demasiado éxito, para la modernización de las estructuras de la Monarquía castellana». A lo largo de los capítulos vamos conociendo cómo transcurrió su reinado, su interés por entablar relaciones con otras naciones, como Inglaterra, Portugal, Francia e, incluso, con países lejanos y prácticamente desconocidos; su lucha contra la piratería que asolaba nuestras costas y atacaba nuestros barcos, la presencia castellana en el Mediterráneo, que «revistió una dimensión militar desde 1382 con el envío de una flota para ayudar a Luis de Anjou en sus aspiraciones al trono de Nápoles»; importante fue la embajada que envió al gran Tamorlan el año 1401, de Payo Gómez de Sotomayor y Hernán Sánchez; años después otra segunda embajada, la de Ruy González de Clavijo, en el año 1403. Destaca también en este reinado la actuación del almirante don Pero Niño, conde de Buena, años 1404 y 1405, y otros datos interesantes sobre la guerra con Portugal, la guerra de Granada, etcétera.

Muy bien presentado, el libro es, repetimos, interesante, tanto para el investigador como para los curiosos de este tema.

F.



VILA-SAN-JUAN, José Luis: **Mentiras históricas comúnmente creídas.**— Editorial Planeta, S. A. Barcelona, 1994; 279 págs.. 1.600 pesetas.

La Editorial Planeta S. A., en su colección «Memoria de la Historia», ha publicado este libro que reseñamos, del que es autor don José Luis Vila-SanJuan; en él dice que «Por ignorancia o por rutina, mucha gente da por ciertas cuestiones que históricamente son patrañas»; cierto es, y muchas veces, desgraciadamente, por personas de cultura y conocimientos. Comprende el libro una *Introducción y Agradecimientos*, en el que, entre otras cosas, dice que las que aquí cuenta «son sólo unas cuantas de las mil es que existen»; siguen veintitrés capítulos, de los que únicamente citaremos algunos: «No fue Copérnico (ni Galileo) el primero en concebir el sistema astronómico heliocéntrico», fue Aristarco de Samos el primero, aproximadamente entre los años 280 y 264 antes de J. C., lo prueba una cita de Arquímedes. Este, en su «Arenario», dice que: «Aristarco de Samos había publicado un libro en el que exponía que la Tierra giraba alrededor del Sol, al igual que los otros planetas». «*La trata* empezó antes del descubrimiento de América», efectivamente, «dos mil años antes de Cristo, en la civilización sumeria, se colocaba una anilla en la nariz de los esclavos»; también, en el siglo II de nuestra Era, «en el apogeo del Imperio se estima que había en Roma cuatrocientos mil esclavos...». «*Las tres carabelas* de Colón no era tres carabelas»; en efecto, la *Santa María* era una nao. «Los primeros negros llegados a América no fueron los esclavos de *la trata*». Dice que «hay que admitir que tanto los restos arqueológicos como la existencia de aborígenes negros saramacas señalan que, indudablemente, en América ya había negros antes de *la trata*».

Pero, una y «gorda» se quedó en el «tintero» del autor: «La quema de las naves por Hernán Cortés»; todavía dura la tal mentira al referirse a este episodio de la conquista de Méjico. Veamos lo que cuenta fray FrancUsco de Aguilar, que antes de tomar los hábitos fue soldado de Cortés, testigo presencial: el conquistador extremeño lo que hizo fue ordenar, como así se ejecutó, que «se les diese a todos barrenos... y otro día de mañana amanecieron todos los navíos anegados y dados al través, salvo una carabela que quedó...»; no sólo éste, también el mismo Cortés y varios testigos presenciales dan fe de que fueron «barrenadas y dadas al través».

Termina el libro con un *Índice onomástico*; éste es interesante y entretenido y va acompañado de buen número de ilustraciones.

F.

# REVISTAS

## REVISTA ILUSTRADA DE HISTORIA Y MODELISMO NAVAL.— Dakipress. Febrero. Núm. 0. Madrid, 1995; 24 págs.

Saludamos la aparición de esta nueva revista, cuyo número 0, muy bien editado, anticipa lo que habrán de ser los siguientes.

Precedido de una *Editorial*, en la que manifiesta que «pretende ser el cauce informativo entre el modelista y el sector que le rodea...», anima también a «colaborar» a cuantos tengan ideas útiles a todos los modelistas; contando con «secciones fijas» que se referirán a toda clase de modelos de plástico o de madera; se referirán también a cuantas ferias, exposiciones, concursos, tanto nacionales como extranjeros; a museos especializados, a la Historia y Cultura Naval; libros especializados en el tema, así como que «regalaremos planos a escala de diversos barcos» y, en resumen, se referirán a «todo aquello que sea de interés dentro del sector del modelista naval». El plan es ambicioso y esperamos tenga el éxito que se merece.

Entre los temas que trata este número están: *Mata Rangi*, se refiere al proyecto que Kitín Muñoz «presenta estos días en Madrid» de «una gran balsa de tres mástiles confeccionada con juncos», en el Paseo del Prado. *El jabeque*, por don Miguel Godoy, restaurador y modelista del Museo Naval de Madrid, hace una «pequeña historia y algunas características» del citado barco. «*Hespérides*», *buque de investigación oceanográfica*, hace historia de él y de sus características. *Titanic*, se refiere a «La exploración y el rescate de restos de dicho buque, en la Exposición en el Museo Marítimo de Greenwich. *Los barcos de Amundsen*, por don Ramón Clemente, director de esta revista, da cuenta de la exposición celebrada en febrero pasado, en el Museo Nacional de Ciencias Naturales sobre «Tres años a través del Ártico y Roald Amundsen. El Espíritu de las expediciones». *Buque Escuela «España»*, sobre la construcción de éste para nuestra Marina Mercante. *Maquetas de Plástico*, por Rafael Álvarez, aunque «el modelismo naval en plástico es el patito feo del modelista, sin embargo, hoy en día se admiten normalmente»; una opinión, la del que suscribe, ¿no estaría mejor decir modelos en lugar de maquetas?, dejemos éstas para edificios, monumentos, etc. y no para barcos.

Con gran número de ilustraciones, algunas en color, le auguramos, repetimos, un gran éxito, no sólo entre los expertos del tema, sino también para los lectores en general.

F.

**REVISTA DE LA OTAN. Marzo, 1995.**

Se incluyen en el capítulo *Documentación* de este número seis interesantes cuadros comparativos de los gastos de defensa de los países de la OTAN, con datos valiosos a efectos de evaluar las diferencias en el esfuerzo económico de los distintos países que componen la Alianza, entre los años 1970 y 1994, bajo los títulos siguientes: *Gastos de defensa de los países de la OTAN* (tipo de cambio y precios corrientes, y tipo de cambio y precios de 1985); *Variación anual (%) de los gastos de defensa y Producto Nacional Bruto a precios constantes*; *Porcentaje de los gastos de defensa sobre el PNB*, subdivididos en efectivos militares y porcentaje en la población activa; *Distribución del total de gastos de defensa por categorías* (porcentajes en personal, material, infraestructura y en otros gastos de funcionamiento); y *Total de fuerzas armadas* (efectivos anuales medios, subdivididos en efectivos militares y porcentaje en la población activa).

Del estudio de estos datos estadísticos pueden obtenerse muchas e interesantes conclusiones.

T. T.

**RIVISTA MARITTIMA. Abril, 1995**

En la primera parte del artículo dedicado al estudio de la seguridad en el Mediterráneo, publicado en el número de marzo, se examinaban la estabilidad y la paz en el área, analizando las diversas tensiones que las amenazan (integrismo islámico, terrorismo, subdesarrollo, explosión demográfica, inmigración ilegal, armas químicas y/o nucleares y sus vectores), así como las iniciativas de cooperación entre los estados ribereños para conjurar estas amenazas. En la segunda parte, que aparece en este cuaderno, se estudia el tema desde el punto de vista eminentemente naval, tratando del equilibrio de fuerzas ante las transformaciones subsiguientes al derrumbamiento soviético, entre cuyas consecuencias está la casi total desaparición de las fuerzas rusas, antes numerosas, en este mar, y la cooperación naval en el ámbito de la UEO y de la OTAN, habida cuenta que las fuerzas navales de los países pertenecientes a estas alianzas son las más importantes en la zona, subrayando la exigencia para Europa de actuar con mayor autonomía, aunque sin prescindir de los socios trasatlánticos de la OTAN.

T. T.



## DEFENSA. Abril, 1995

En «Hacia la desactivación de un conflicto», Vicente Talón hace un análisis de un espacio estratégico tan importante como el mar de Barents a la luz de la evolución política desde la desaparición de la URSS, señalando las tensiones entre los diversos países con intereses contrapuestos en la zona, a los que, por su valor económico, tampoco permanecen ajenos otros más distantes que originaron la creación del Consejo Euroártico del Mar de Barents, en el que participan los países nórdicos, la Federación Rusa y la Comunidad Europea, además de las comarcas directamente afectadas, poniendo de relieve la concentración de fuerzas rusas en la península de Kola y la necesidad de llegar a acuerdos para el logro de un pacto global que disipe las diferencias y consolide una colaboración pacífica.

Nuestro colaborador Camil Busquets reseña en otro artículo las características de los nuevos destructores italianos de la clase *Mimbelli*, pasando revista a sus aspectos más notables, como la incorporación por primera vez en la Marina italiana de características *stealth*, sistemas de armas y sensores.

T. T.



## MILITARY TECHNOLOGY. World Defence Almanac, 1994-95

Al igual que en años anteriores, esta revista publica su «Balance Militar», en el que figuran 165 países, distribuidos según las siguientes áreas geográficas: América del Norte, 2; América Central y del Sur, 27; Europa, 36; Comunidad de Estados Independientes (CEI), 12; norte de África y Orient Medio, 19; África Subsahariana, 43; Asia y Extremo Oriente, 22; y Oceanía 4. No varía, pues, en su estructura general, lo que facilita la comparación con los de años anteriores. En cuanto a los países que se relacionan sólo hay que señalar: en Europa, la inclusión de Macedonia y Bosnia-Herzegovina, y la sustitución de Serbia por Serbia-Montenegro, si bien se apostilla que la existencia de no menos de 70 grupos armados en la antigua Yugoslavia hace que se restrinja el balance a las fuerzas que pertenecen o son controladas por estructuras militares oficiales respaldadas por gobiernos reconocidos internacionalmente, lo que puede no reflejar exactamente la situación local y balance de fuerzas. En África subsahariana advertimos la aparición de Eritrea, inexistente en ediciones anteriores.

La exposición se hace de forma bastante esquemática, lo que facilita el acceso al dato concreto, así como su comparación con otras publicaciones similares, que no siempre será coincidente, lo que abre interesantes posibilidades de estudio a quienes sientan curiosidad por profundizar en el tema.

En resumen, resulta una publicación muy útil para consulta.

T. T.