

REVISTA GENERAL DE MARINA



JULIO 1995



REVISTA
GENERAL
DE
MARINA

FUNDADA EN 1877
AÑO 1995
JULIO
TOMO 229



EDITORIAL 3

TEMAS GENERALES

Coronel de Farmacia Manuel Martínez Cerro
LOS FARMACÉUTICOS DE LA ARMADA
CELEBRAN EL PRIMER CENTENARIO
DE LA CREACIÓN DEL CUERPO 5

Comandante de Sanidad Domingo Galán
Ahumada
INSPECCIÓN FARMACÉUTICA EN BUQUES
MERCANTES DEL SIGLO XVIII, EN
CÁDIZ 21

TEMAS PROFESIONALES

Vicealmirante Julio Albert Ferrero
OPERACIONES HUMANITARIAS DE EVA-
CUACIÓN (NEO) 35

Capitán de Corbeta Luis Cayetano y Garrido
LA FUERZA DE MEDIDAS CONTRA MINAS
ANTE LAS NUEVAS SITUACIONES 43

Capitán de Corbeta Jesús Gonzalo Hernández
LOS CUARTELES DE INSTRUCCIÓN DE
MARINERÍA, ESOS DESCONOCIDOS 53

HISTORIAS DE LA MAR

Capitán de Navío José Luis Tato Tejedor
EL VALOR CONSCIENTE 65

MISCELÁNEA

EPISTOLARIO

NOTICIARIO

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 *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.

1 0 11 1000

EDITORIAL



L 26 de julio se cumple el centenario de la incorporación a la Armada de la profesión farmacéutica, hasta tiempos recientes constituyendo la Sección de Farmacia del Cuerpo de Sanidad de la Armada.

Con este motivo hemos creído conveniente traer a nuestras páginas un trabajo en el que se relata la trayectoria histórica de la Farmacia en la Armada hasta que, integrados en los Cuerpos Comunes de la Defensa, sus miembros han dejado aquella dependencia exclusiva, pero no por ello olvidan una larga y fértil tradición, ni se sienten desligados de la Marina a la que durante tanto tiempo dedicaron su actividad profesional. En otro artículo se relatan los curiosos avatares de la inspección farmacéutica en los buques mercantes, responsabilidad entonces de la Armada, en una época en la que el desarrollo científico dejaba atrás procedimientos empíricos que la costumbre había ido implantando, pero cuya regulación y supervisión se imponía ante el progreso que hacía necesaria una racionalización de los métodos, venciendo también, cómo no, conflictos de intereses.

También este mes es el de nuestra Patrona, la Virgen del Carmen, que lo es, además, por extensión y voluntad de las Marinas Mercante, de Pesca y Deportiva, conmemoración que nunca dejamos de mencionar por el profundo arraigo que tiene en toda la gente marinera. En efecto, en todas las ciudades, villas y pueblos de nuestro largo litoral se celebran las misas y vistosas procesiones marítimas, acompañadas del espontáneo fervor popular, y en esto no hay diferencias entre los puntos más distantes de nuestra Patria.

Nos ha parecido oportuno, pues, publicar como muestra la «especie de crónica» —son sus palabras— que nos ha remitido sobre la celebración de esta festividad, el año pasado en San Sebastián, quien entonces ocupaba la representación máxima de la Marina en la incomparable capital donostiarra, tan íntimamente fundida con la mar, centrada en su barrio más característico y popular, la Parte Vieja, en torno a su basílica de Santa María.



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.

LOS FARMACÉUTICOS DE LA ARMADA CELEBRAN EL PRIMER CENTENARIO DE LA CREACIÓN DEL CUERPO

Manuel MARTÍNEZ CERRO
Coronel de Farmacia



El día 26 de julio del presente año de gracia de 1995, en la antesala del nuevo siglo, los Farmacéuticos de la Armada, cuerpo recientemente extinguido, se disponen a celebrar, gozosamente, el centenario de su creación. A tal efecto, todo está ya preparado para reunirse en la Zona Marítima del Mediterráneo (Cartagena), que gentilmente ha proporcionado su imponente infraestructura sanitaria y humana, los integrantes del antiguo cuerpo, en cualquiera de sus situaciones de actividad, reserva o retiro.

En el ánimo de todos estará presente, sin duda, la centuria, ¡curiosa coincidencia!, de farmacéuticos que a través de este siglo han ocupado los diversos destinos hospitalarios y administrativos, y apiñados unos a otros en el recuerdo, bajo el maternal manto de la Virgen del Carmen, disfrutarán unas jornadas que seguro han de tener un alto contenido emocional.

Queremos con estas líneas hacer un sentido homenaje a los que han pertenecido a este cuerpo, integrado en la Sanidad Naval y, al tiempo de felicitarlos, resaltar algunas de las efemérides acaecidas en el decurso de su existencia, si bien forzosamente extractadas, por razones obvias.

Antecedentes

La corporación de Farmacéuticos de la Armada se encuentra vinculada con la Marina de Guerra desde tiempo inmemorial. No en balde, en 1553 fueron dadas unas «Ordenanzas de Galeras» en las que se legisla sobre la presencia de la botica en estos navíos, de manera permanente.

Aunque la presencia de los boticarios a bordo de las naves es rara, éstos estarán siempre próximos a ellas, bien como auténticos inspectores de medicinas, controlando la calidad de los medicamentos suministrados por los pro-

veedores, entonces llamados asentistas, bien siendo ellos mismos los encargados de este avituallamiento. Tenían como centro logístico del suministro las boticas hospitalarias de las que, generalmente, eran titulares, y utilizaban con frecuencia medicamentos elaborados en dichas oficinas de farmacia. Se puede afirmar que el farmacéutico de Marina alcanza su verdadero sentido profesional a *pie de nave*, cuando analiza el vino y la galleta que se acopia a bordo para afrontar largos periplos a Ultramar y, sobre todo, en la vigilancia y verificación de sustancias medicinales y material sanitario.

Todo buque ha de tener por reglamento un cargo de medicamentos para hacer frente a las enfermedades del personal a bordo. En la confección y suministro de este cargo interviene siempre el farmacéutico, velando por su actualización a medida que los avances farmacológicos así lo aconsejan. Otro tanto diríamos en las diversas dependencias militares, cuarteles de marinería, arsenales, academias —donde nunca faltarían enfermerías dotadas con los medicamentos adecuados—, botiquines de campaña —de presencia necesaria en el combate— y hasta en la mochila del infante de Marina estará presente la acción del farmacéutico.

Hacia la creación del Cuerpo

La creación del Cuerpo de Farmacéuticos de la Armada en apariencia está ligada a un hecho de escasa notoriedad, como parece desprenderse en una primera aproximación; más bien nace por un agravio comparativo: sucedía que en el obligado trato con los practicantes de cirugía, a los que los farmacéuticos instruían en la elaboración de preparados galénicos, aquéllos acudían a las farmacias de los hospitales navales a recibir instrucción con sus respectivas insignias y uniformes, mientras que los farmacéuticos carecían de él, y sólo su bata blanca era el distintivo que los identificaba. Es más, la generalidad del personal subalterno de Marina poseía uniforme. Este hecho tenía una repercusión de más trascendencia que la puramente estética, por cuanto en numerosas ocasiones se les dificultaba a los farmacéuticos el acceso al arsenal, al no ir debidamente identificados. Sin duda, el servicio se resentía desde el momento que los farmacéuticos prestaban servicio en concurrencia con jefes y oficiales de los diversos cuerpos de la Armada y su aspecto era el de un facultativo meramente civil.

Saliendo al paso de estos hechos, en marzo de 1887, el farmacéutico mayor con destino en Hospital de Marina de Ferrol, don Ramón Nogués Freixa, solicitó del ministro de Marina el uso del uniforme y divisas, en analogía a los que tenían concedidos sus homólogos de Ejército desde 1796. En términos análogos se expresaba meses después el farmacéutico primero destinado en el Hospital de Marina de San Carlos don Francisco Andrés Serra. En sus alegatos, tanto Nogués Freixa como Andrés Serra, con evidente y no casual sincro-

nismo, se atrevieron a más y pidieron ser integrados en el Cuerpo de Sanidad de la Armada «como una sección del mismo».

En estricta justicia, esta legítima aspiración de la posesión de uniforme ya había sido conseguida, en 1810, de manera aislada: de una parte, por el primer boticario del Real Hospital del Arsenal de La Carraca, don Francisco Rodríguez, y de otra, por el boticario mayor don Pascual Escrich, destinado en el Real Hospital de Marina de Cádiz; éste en atención a la excepcional dedicación en su botica durante el asedio de Cádiz por los franceses.

Para ser sinceros, parece evidente que los boticarios de Marina venían utilizando el uniforme militar con cierta regularidad, casi diríamos de una manera furtiva, ya que no lo tenían expresamente señalado por la ley. Inclusive, una disposición de 1865 fijó el uniforme de los empleados del Hospital de San Carlos, entre ellos el de los boticarios, y ésta se hizo extensiva a los de Cartagena y Ferrol, un año después, pero no debió de tener continuidad.

El resultado de la petición de Nogués y Serra fue negativo, no obstante el favorable informe de los capitanes generales de los respectivos departamentos. El inspector médico don Félix de Echauz sería el encargado de instrumentar esta negativa, tras un detallado informe fechado en Madrid el 3 de julio de 1888. Pero, curiosamente, este informe, en principio negativo, sería el punto de partida de un próximo reconocimiento de integración corporativa a la Marina y, por ende, de la autorización del uso de uniforme. En él, Félix de Echauz asevera contundentemente que «no hay a mi modo de ver razón para concederles el uso de uniforme», pero más adelante, y de una manera elogiosa, afirma que «...los farmacéuticos tienen su lugar indicado dentro de la Marina y más concretamente dentro de su Cuerpo de Sanidad, del que tan afines son por la naturaleza de sus funciones». Echauz prosigue su escrito con palabras elogiosas hacia los antiguos farmacéuticos que venían prestando servicios a la Armada, desde la creación misma de los hospitales navales: «Creo también que la respetabilidad de su clase profesional y por los grados y títulos literarios que les adornan son merecedores de todo género de consideraciones y de ostentar un uniforme como desean». Félix de Echauz, evidentemente, estaba posibilitando el inminente acceso al Cuerpo de Sanidad de nuestros antiguos compañeros, como se desprende de las últimas palabras del referido informe, en el que matiza: «Creo que éste no debe resolverse... de una manera incidental... sino procediendo antes a organizarse como Cuerpo o como una Sección de Sanidad...».

Pero habrían de pasar aún siete largos años antes de que la Dirección de Personal del Ministerio de Marina diese la orden a la Jefatura de Sanidad de que «se estudie un proyecto de reglamentación y organización de los Farmacéuticos...».

La suerte estaba ya echada, y tras la aprobación del «Reglamento de hospitales de Marina», en 1890, tomando como modelo el del Ejército, de 1884, así como establecidas las «Bases para la Unificación» de los Servicios

Farmacéuticos de ambos ejércitos, en 1891, la esperada organización del Cuerpo de Farmacéuticos de Marina era inminente. Por fin, el 26 de julio de 1895, festividad de Santa Ana, vio la luz la tan deseada disposición que comentamos.

Esta fecha significó el final de una serie de penosas vicisitudes en la que los antiguos boticarios de Marina se vieron implicados, pues a pesar de poseer estudios universitarios aparecían como empleados civiles, con la consideración de simples individuos de la plana menor hospitalaria, y no muy considerados, desde luego. A partir de esta fecha adquieren carácter corporativo, pasan a ser un cuerpo militar, con derecho a uso de uniforme y emblemas, y se les dotará de una plantilla que, aunque corta, en ella aparecen integrados con categorías asimiladas a los empleos de los médicos de la Armada.

Avances corporativos

Con anterioridad al mencionado año de 1895, treinta años antes, exactamente el 2 de febrero de 1865, los boticarios destinados en hospitales de Marina dejan de ser simples empleados, independizándose de la arbitraria y penosa subordinación de los asentistas. Puede ser tenida esta fecha como de arranque de los farmacéuticos de Marina hacia la consideración de funcionarios. La ocasión fue que concluía la contrata del Hospital de Marina de San Carlos y hubo necesidad de destinar a la botica de dicho centro hospitalario a un farmacéutico civil. Hasta ese momento la provisión del boticario era atribución del vicedirector de Sanidad del departamento.

En lo sucesivo, los haberes de los boticarios de los hospitales navales serían sufragados directamente por la Real Hacienda; su cuantía por estas fechas era de cien escudos mensuales, toda una cifra, ya que los anteriores percibían sólo sesenta.

Sobrepasada la tan señalada fecha de 1865 comienza un progresivo avance legislativo que acerca a los boticarios de Marina, a sus homólogos de Tierra y al resto de los miembros de Marina especialmente a los médicos. Así, por una disposición de 10 de abril de 1880 se concede a los boticarios la preceptiva *patente*, de nombramiento real, de su empleo, con los inherentes derechos, consideraciones y sueldos de primer médico.

Pero aún no tenían los boticarios concedida la autorización para elaborar, independientemente de los asentistas, los medicamentos precisos con que atender las atenciones del departamento. En 1886 les sería dada dicha autorización, y precisamente en el departamento de Cádiz.

Igualmente, los farmacéuticos navales continuaban sin estar dotados de una reglamentación que los agrupase corporativamente; un avance en este sentido lo tuvieron a partir de 1888, fecha en la que el Centro Técnico Facultativo y Consultivo de Marina informó sobre la conveniencia de organizar a los boticarios de los hospitales de Marina.

De gran trascendencia fue el contenido del Real Decreto de 12 de febrero de 1890. En esta fecha se hizo extensivo a los hospitales de la Armada el régimen y organización de los de Tierra, lo que originaría la elaboración de un reglamento y de unas bases que regularían la nueva organización hospitalaria, con aires de unificación. Así pues, con esta fecha tuvo lugar la *unificación* del Servicio Farmacéutico de la Armada con el del Ejército, si bien sólo de carácter administrativo.

Ya en el presente siglo, de entre numerosísimas fechas, resaltamos las siguientes que tienen interés corporativo:

1900.—Se emplazó en San Fernando la primera *farmacia sucursal* de la del hospital. Años después fueron abiertas sendas farmacias sucursales en Ferrol (1904) y Cartagena (1906). Permanecieron abiertas hasta 1931.

1908.—Se fijó la *edad de retiro* de los farmacéuticos de la Armada, equiparándose a la de los del Ejército.

1911.—Se publicó la «Ley de los quince años», por la cual se podría acceder al empleo superior inmediato, sin tener vacante, al cumplirse quince años de antigüedad en el empleo.

1911.—Se publicó una ley en cuyo artículo primero se autorizaba al *abono de ocho años* para completar los de jubilación, por razón de estudios, a los funcionarios del Estado. A ella se acogieron, naturalmente, los farmacéuticos de la Armada.

1920. 7 de agosto.—En la recién aprobada plantilla de farmacéuticos de la Armada aparecía el empleo de *farmacéutico subinspector*, asimilado a capitán de fragata y que sería de fugaz permanencia ya que desapareció en 1929.

1922. 7 de abril.—El Cuerpo de Sanidad quedó constituido por *dos secciones*, una de medicina y otra de farmacia.

1923.—Se instalaron en los hospitales de las tres zonas marítimas los *laboratorios de inyectables*, que darían lugar, un año después, al establecimiento de una gratificación industrial, llamada de inyectables.

1923. 9 de junio.—Surgió la figura del *oficial de cargo* de las farmacias, personalizado en el oficial más moderno, que sería responsable del material inventariado de las farmacias.

1920. 10 de diciembre.—Se reguló el suministro de *medicamentos estupefacientes* a los hospitales, buques y enfermerías de la Armada, con el fin de su buena utilización, luchando eficazmente contra las toxicomanías.

1930.—En las nuevas plantillas surge la figura del *jefe de servicios*.

1931. 23 de abril.—Tras la exigencia por parte de la Administración que obligaba a los jefes y oficiales de Marina a prestar «solemne promesa de adhesión y fidelidad a la República», y animados por el contenido de los decretos que concedían determinados beneficios a los farmacéuticos que voluntariamente solicitaran el retiro, el escalafón de los farmacéuticos de la Armada quedó diezmado y reducido a sólo cuatro miembros —un comandante y tres

capitanes—. Esta disposición fue conocida por la generalidad como *Ley de Azaña* y el retiro tuvo carácter *extraordinario*. Ya en plena contienda civil, 1937, se dispuso el regreso a la situación de actividad a los militares retirados por esta ley.

1931. 10 de julio.—Por decreto de esta fecha, el Cuerpo de Farmacéuticos de la Armada fue *declarado a extinguir* y, pocos días después, clausuradas las farmacias sucursales.

1943. 13 de marzo.—Casi doce años después, concluida la contienda civil, una ley de esta fecha derogó el anterior decreto, ordenándose la *reorganización* de los farmacéuticos de la Armada. Fueron años de vida corporativa difícil y sin expectativas profesionales.

1990. 1 de enero.—En aplicación del artículo 13.5 de la Ley 17/89, reguladora del régimen del personal militar profesional, desde esta fecha el Cuerpo de Sanidad de la Armada se integra en el Cuerpo Militar de Sanidad.

1991. 30 de marzo.—Tuvo lugar la integración de los tres cuerpos de Sanidad, Ejército, Armada y Aire, en uno común, si bien la uniformidad permaneció inalterada en Marina hasta el 1 de julio de dicho año.

Aspectos retributivos

Como queda dicho, el farmacéutico y el médico de los hospitales de Marina eran elegidos por los asentistas. Naturalmente, de éstos recibían sus haberes y ellos los cesaban a su antojo. Así estaban las cosas hasta 1853, en que los facultativos de Marina comenzaron a percibir sus retribuciones del presupuesto de Marina.

No hubo mucha variación hasta el 17 de junio de 1869, fecha en la que aparece publicado el «Reglamento del Cuerpo de Sanidad de la Armada», en cuyo artículo 19, capítulo 5.º, se citan los derechos pasivos de los farmacéuticos. Se dice: «Los farmacéuticos destinados en los Hospitales de San Carlos y Ferrol, como dependientes exclusivamente de la Marina, tendrán los derechos pasivos en analogía con los Primeros Médicos del Cuerpo de Sanidad de la Armada, cuyo sueldo disfrutan».

Otro avance legislativo significaría la publicación de la ya comentada Real Orden de 10 de abril de 1880, que señala a los boticarios de Marina el sueldo y derechos de médico mayor, como término de su carrera, condicionándolo a un mínimo de «quince años de servicios constantes y sin nota de demérito en sus destinos».

Establecido el despacho de medicamentos al público militar en las farmacias de Marina, en 1892 se resolvió que el personal de las farmacias de Marina disfrutase determinadas gratificaciones. Esta disposición se reiteraría en 1918.

Dos figuras con notoriedad: asentistas e inspectores de medicinas

Asentistas

Eran simples proveedores o suministradores de los hospitales y no sólo de todo tipo de material hospitalario y alimenticio, sino incluso de personal. No se escapaban de este control ni los boticarios, ni los médicos y capellanes, a los que contrataban, pagaban y cesaban prácticamente a su antojo. Tal situación iría evolucionando con el tiempo.

La figura del asentista era muy controvertida. Su gestión, mercantilista, no pocas veces fue puesta en evidencia por buscar su propio interés en detrimento de la calidad de sus servicios.

Trascendió en 1886 que el boticario Andrés Serra, destinado en el Hospital de Marina de San Carlos, con escasos medios, elaboró por sí mismo los medicamentos precisos para el departamento, prescindiendo del asentista, por lo que se le gratificó con 60 pesetas al mes, dada la economía que reportó al hospital.

Inspectores de medicinas

Eran farmacéuticos encargados del control de los asentistas durante el suministro de sustancias medicamentosas a los buques de la Real Armada. Eran cualificados farmacéuticos que tenían nombramiento real y fuero de Marina, apareciendo escalafonados junto al resto de marinos de guerra.

Tras la publicación de las «Ordenanzas para el Buen Gobierno de la Armada Real del Mar Océano», de 24 de enero de 1633, que reglamentaban la presencia de sustancias medicamentosas a bordo de las naves, se precisó la asistencia de estos profesionales para el cuidado del cumplimiento de lo mandado en dichas ordenanzas, surgiendo en los distintos departamentos marítimos la figura de los inspectores de medicinas.

La misión de los inspectores no quedaba limitada al control de los medicamentos suministrados a los navíos reales y arsenales, ya que también se ocupaban de los que se dispensaban, por administración o por contrata, en los hospitales de Marina e inclusive de los suministrados a embarcaciones particulares cuyas tripulaciones se formaban bajo el control de Marina.

Se les encomendó a los antiguos inspectores de medicinas, a partir de 1748, una misión docente, enseñando «su facultad» a los alumnos del Colegio de Practicantes de Cirugía de Cádiz, para la puesta a punto de dichos profesionales, que serían utilizados para «obtener compuestos a partir de simples».

Se extraían los inspectores de los boticarios de la Armada. Más concretamente recaía en el farmacéutico mayor, que era precisamente el encargado de la botica. Gozaban de autonomía respecto a los asentistas, a los que contro-

laban, como queda dicho. Eran verdaderos funcionarios del Estado. Accidentalmente ejercían este cometido farmacéuticos civiles, sobre todo en aquellos puertos donde la Marina de Guerra no tenía regulado el aprovisionamiento.

El primer inspector de medicinas se localiza en Cádiz, creado por Real Orden de 26 de diciembre de 1727; recayó en el farmacéutico don Juan Andreis, con sueldo de 25 escudos al mes, correspondiente al sueldo del primer cirujano. Después surgiría en Cartagena, en la persona del farmacéutico don José Jiménez de Cisneros, en 26 de noviembre de 1745, sin remuneración alguna, y finalmente en Ferrol, cuyo cargo de inspector de medicinas fue creado por Real Orden de 7 de julio de 1763, siendo don Antonio Borjas el primero que lo sirvió, con sueldo de 35 escudos. Se desechó a los médicos de este cometido «por ser muy distante el conocimiento de este artículo».

Obligado es citar a dos eminentes farmacéuticos de principios del siglo XIX, ambos inspectores de medicinas del Departamento de Cádiz: don José Melgarejo y don José Iquino. Éste sustituyó a aquél tras su fallecimiento.

Tras diversos avatares, son repuestos a mediados del siglo XIX, quedando su actuación regulada por la instrucción de 1858 y por el reglamento de Sanidad de 1865, que ordenaban la inspección de todo medicamento a bordo de las naves. Precisamente en 1858 fueron restablecidas las antiguas plazas de inspectores de medicinas en los tres departamentos marítimos, que habrían de ser servidas por oficiales farmacéuticos, a los que se les señaló sueldo y se les marcaron obligaciones muy concretas.

De acuerdo con estas instrucciones, dadas en 25 de noviembre de 1858, los inspectores en medicinas dependían de los vicedirectores de Sanidad; su cometido no podían realizarlo aisladamente, sino en colaboración con el médico del arsenal, y su misión fiscalizadora alcanzaba al control de la calidad de lo suministrado por el asentista, llegando inclusive a supervisar la elaboración de los medicamentos suministrados por éstos, tanto en calidad como en peso y adulteraciones o falsificaciones.

Resulta curioso el hecho señalado en estas instrucciones de que si por duda de la bondad de lo suministrado por el asentista se procedía al control de su calidad, los reactivos utilizados en los ensayos eran suministrados por el erario sólo si el preparado reunía buenas condiciones para su uso; en caso contrario, corrían a cargo del asentista. Por cierto que los medicamentos inservibles debían ser arrojados al mar.

Si bien, en ocasiones, el desempeño de sus funciones las realizaba gratuitamente, sus haberes fueron fijados en 2.500 reales anuales en calidad de gratificación, abonados por la Hacienda Real. Su horario era tal que debía ejercerlo en horas compatibles con su precisa asistencia a la botica en la que estaban destinados.

Así pues, resumiendo, los inspectores de medicinas eran los únicos boticarios que tenían nombramiento oficial y pertenecían «por plantilla» a la

Armada y en su elección había un asesoramiento a cargo de los miembros del Cuerpo de Sanidad más idóneo (protomédico y cirujano mayor). El resto de los boticarios dependían de los asentistas y, por tanto, no tenían carácter militar.

Convocatorias de acceso y plantillas

Tras un amplísimo lapso de tiempo, de muy difícil evaluación, en el que los boticarios eran admitidos en los hospitales navales por contrato particular, se llega a 1866, año en que los farmacéuticos de la Armada fueron reconocidos como funcionarios, como queda dicho. A partir de esta fecha se implanta un nuevo criterio de selección: la publicación de convocatorias para escoger por sus méritos a los boticarios que lo solicitan.

Lo cierto es que estos farmacéuticos, así seleccionados, lo eran del hospital por el que habían sido contratados y no podían en rigor ser cambiados de hospital ni de departamento marítimo, y menos enviados a Ultramar. Evidentemente tampoco se les podía hacer entrar en campaña, a diferencia de los médicos de la Armada. En esta situación estaban los cuatro farmacéuticos existentes en los departamentos de Cádiz y Ferrol por las fechas inmediatamente anteriores a la publicación de la disposición que conmemoramos. Félix de Echauz resalta estos hechos en el informe que nos ocupa, si bien en él aclaraba que «por más que se comprende que naturalmente han de venir a formar parte de él por la estrecha relación que existe entre sus funciones y las del médico».

En la selección de este personal facultativo, previa convocatoria, hemos de hacer dos grupos bien diferenciados: uno, en el que se accede por contraste de méritos académicos y profesionales, hasta 1943, y otro por concurso-oposición, a partir de esta fecha. Entre 1866 y 1932 se publicaron 21 convocatorias, y 29 entre 1943 y 1988. De esta forma ingresaron una centena de farmacéuticos que cubrieron los diversos destinos de plantilla de las farmacias de los hospitales navales de Ferrol, Cádiz y Cartagena. Así se cubrían las escasas pero frecuentes vacantes producidas en sus propias plantillas.

El 26 de marzo de 1866 se publicó la primera convocatoria para la selección de boticarios de hospitales de Marina, por contraste de sus méritos profesionales y académicos. Concretamente para el Hospital de Marina de Ferrol se seleccionó a Nogués, hombre luchador, polémico y singular. Nogués sería pues el primer farmacéutico escalafonado como tal en el Estado General de la Armada, excluidos los inspectores de medicinas.

Entre 1866 y 1932 se publicaron una veintena de convocatorias que dieron acceso a más de 40 farmacéuticos, a los que se les encomendó cubrir las vacantes hospitalarias de los departamentos marítimos y del apostadero de Filipinas, en el que existió un hospital naval, el de Cañacao, próximo a Manila, con especial protagonismo en 1898.

Se resalta la fecha de 1879 por cuanto que ese año se crea una Junta Superior Facultativa y Económica dentro del Cuerpo de Sanidad de la Armada, con facultades decisorias para la elección de farmacéuticos de hospitales.

El nivel de exigencias de estas convocatorias durante la primera etapa fue muy similar y las variaciones poco significativas; no así en la segunda, en la que se piden diversas pruebas físicas y psicotécnicas, así como un minucioso reconocimiento médico.

Un total de ocho programas distintos hemos detectado en esta segunda etapa, en los que se incluyen la práctica totalidad de materias exigidas en la licenciatura; las periódicas revisiones en dichos programas de ingreso buscaban su permanente actualización.

Los farmacéuticos admitidos en la segunda etapa, tras la realización de estas pruebas, eran enviados a la Escuela Naval Militar para realizar un curso de formación militar, tras el cual recibían el despacho de teniente farmacéutico de la Armada y eran pasaportados a sus distintos destinos en los hospitales navales.

Hemos de resaltar la presencia de los farmacéuticos de la Armada, formando parte del cuadro de profesores de la Escuela Naval Militar, hecho único que no se presenta en ninguno de los demás centros militares de los tres Ejércitos, así como que tal suceso tiene sus antecedentes en el Colegio de Cirugía de Cádiz y en la Escuela de San Telmo de Sevilla, antiguos centros de formación de ilustres marinos.

Los farmacéuticos ingresados por estos procedimientos, dispuestos por el orden en que aparecen en el Estado General de la Armada, son:

01.—Ramón Nogués Freixa. 02.—Fabián Noguero Soto. 03.—Bernardino Jaime Stoll. 04.—Francisco Andrés Serra. 05.—José San Román Montero. 06.—José Ruiz Moro. 07.—Pascual Corroto Ollero. 08.—Antonio Segura Ibáñez. 09.—José Vidal Martínez. 10.—José Aparicio Sánchez. 11.—José Sánchez Alares. 12.—Cayetano Cortés Bercial. 13.—Francisco Agustín Murúa. 14.—Valentín de la Peña Torres. 15.—Filiberto Soria Sánchez. 16.—Antonio Soto Flores. 17.—Cayetano Sánchez Calvo. 18.—Federico Olive Prieto. 19.—Ángel Paz Varela. 20.—Atilano Bienes Merchán. 21.—Carlos Puente Sánchez. 22.—José Navarro Espín. 23.—Bernardino Rojo González. 24.—Ramón Martínez Losada. 25.—Eduardo Portal Villamil. 26.—Nicasio Rey Stolle. 27.—José Fernández-Pacheco Resino. 28.—Leopoldo López Pérez. 29.—Enrique Tortosa Prados. 30.—Alfredo Olañeta de Vera. 31.—José Vigaray Benavides. 32.—Ampelio Plaza de las Heras. 33.—Emilio Fernández-Espina Torremocha. 34.—Ricardo Gigirey Rodríguez. 35.—Nicasio Luengo Martín-Corrochano. 36.—Manuel Barja Iglesias. 37.—Enrique Alarcón Puertas. 38.—Vitalicio Yagüez Marín, y 39.—Inocencio Moreda Bermúdez.

Tras la guerra civil y la integración ingresaron 56 farmacéuticos, mediante un total de 26 convocatorias. Sus nombres, dispuestos por orden de antigüedad son:

40.—José María Navarro Sagristá. 41.—José L. Anunci Martín. 42.—Miguel Jimeno Jimeno. 43.—Francisco Jover Pérez. 44.—Alberto Ramírez Onieva. 45.—Enrique López Artero. 46.—José A. García Roldán. 47.—Luis Romero de Lecea. 48.—Joaquín Gómez Enguita. 49.—Carlos Godoy Enríquez. 50.—Carlos María-Tomé Bona. 51.—Manuel Alcocer Turégano. 52.—Ramiro Díaz Eimil. 53.—Andrés Madridano Morales. 54.—Gerardo Fuentes Bello. 55.—Rafael Albarracín Valderrama. 56.—Carlos de Cal Yáñez. 57.—Diego Carriazo Tobar. 58.—Francisco De Paula Sánchez Limón. 59.—Ángel Carrascosa Tejedor. 60.—Manuel Martínez Cerro. 61.—Francisco J. Villar López. 62.—Luis Azofra Peña. 63.—Juan A. Ibáñez Carrera. 64.—Julio Alejandro Romero. 65.—Juan J. Palacios Canalejo. 66.—Manuel Galán Ahumada. 67.—Carlos Marino Marino. 68.—Lorenzo Martínez Ortiz. 69.—Jacinto Martínez-Herrera Escribano. 70.—Manuel Romero Mas. 71.—Alberto Herreros de Tejada y López-Coterilla. 72.—Manuel García García. 73.—Francisco Parrón Moreno. 74.—Domingo Galán Ahumada. 75.—Pedro A. Rivera Rocamora. 76.—Alfredo García Iglesias. 77.—Jesús Sánchez-Pacheco García. 78.—Jaime Valdés González. 79.—Tomás Collantes Vázquez de Castro. 80. Francisco J. Giménez Sánchez. 81.—Pelagio Fernández Sánchez. 82.—Fernando Paredes Salido. 83.—José A. Martín Fajardo. 84.—Francisco J. Alfaro Matos. 85.—José F. Sotelo Baños. 86.—Arturo Vinuesa Canals. 87.—Francisco J. López Honduvilla. 88.—José L. Hernández Tintorer. 89.—Francisco J. Pallarés Machuca. 90.—Pedro Juan Mengual Buhigues. 91.—Isidro García Pozo. 92.—Javier Sánchez Jiménez. 93.—Juan Carlos Berihuete Largo. 94.—Arturo Novoa García. 95.—Miguel A. Carriazo Hernández. 96.—José L. Sánchez de la Nieta y de la Cruz.

Así pues, el número de farmacéuticos ingresados por selección en ambas etapas alcanza un total de noventa y seis farmacéuticos, a los que hay que agregar otro reducido número que no fueron escalafonados por diversas causas, alcanzándose la centena antes dicha, sin contar un no despreciable número de farmacéuticos de la Escala de Complemento, algunos de los cuales están actualmente integrados en el Cuerpo de Sanidad Militar.

«Caxas» de medicinas

Las denominadas *cajas de medicinas* eran unas arcas especiales en las que se almacenaban los medicamentos a bordo de los navíos para las *curas de pri-*

mera intención; en ellas quedaban perfectamente arranchados «a son de mar», libres de los vaivenes del oleaje. La llave de estas cajas era custodiada por el sacerdote del navío, y del control de los medicamentos se ocupaba el médico embarcado, si bien éste delegaba con frecuencia en el cirujano o en el barbero.

La presencia de los medicamentos a bordo de las naves queda reglamentada con las Ordenanzas de enero de 1633, ya citadas, pero no sería hasta el primer tercio del siglo XVIII cuando aparece un habitáculo en el que las sustancias medicamentosas permanecían custodiadas. Su creación se atribuye a Lacomba, como se desprende del estudio de las «Ordenanzas de Patiño», de 25 de mayo de 1728. Ordenanzas que, por cierto, son de la mayor importancia por cuanto en ellas se encuentra «la verdadera creación del Cuerpo de Cirujanos de Marina».

Destacamos el hecho curioso de que en estas ordenanzas de Lacomba-Patiño se distinguía entre las citadas cajas de medicinas, cuando el buque estaba en navegación, de las *caxitas probeídas de medicinas*, cuando estaba en puerto, con la finalidad de «poder hazer las curas de primera yntención y las leves yndisposiciones que se puede excusar de Ospital». Tales cajitas debían ser entregadas en los almacenes del arsenal al iniciar el viaje.

La aparición del boticario como sujeto activo manipulando estas *caxas de medicinas* no aparece reflejada hasta bien entrado el siglo XVIII (1760), cuando fueron dadas unas *Instrucciones para los cirujanos de Marina y sangradores*, que regulaban la actuación de los boticarios en los navíos, al llegar a puerto. Se pedía en estas instrucciones que el boticario hiciera un minucioso recuento de las faltas con la finalidad de que dichas cajas estuvieran correctamente «provehidas para cuando los Navíos buelban a salir de dicho Puerto...».

Cuando concluía el siglo XVIII (1793), aparecen las «Ordenanzas generales de la Armada Naval», de Mazarredo, Escaño y Ruiz, en las que se especificaba que «si embarcase Boticario para el servicio de algún bajel, tendrá a su cargo la caja de medicinas...».

26 DE JULIO

Sanidad de la Armada.—Farmacéuticos de la Armada.—Destinos y plantillas.—Sueldos y gratificaciones.—Uniformes.—
R. O. aprobando el unido proyecto de reorganización del Cuerpo de Farmacéuticos de la Armada, que será puesto en vigor en el presupuesto próximo venidero.

Excmo. Sr.: Vistos los resultados económicos obtenidos del sistema de unificación del servicio farmacéutico de la Armada y del Ejército en el ejercicio de 1893 á 1894, y el proyecto de organización del Cuerpo de Farmacéuticos de la Armada que el Inspector general de Sanidad elevó á este Ministerio en su Memoria de 1.º de Marzo último, S. M. el Rey (q. D. g.), y en su nombre la Reina Regente del reino, de acuerdo con lo informado por el Centro Consultivo de la digna presidencia, ha tenido á bien disponer lo siguiente: 1.º Que merece su real aprobación todo lo hecho en ventaja y economía de la Marina, y que por lo tanto continúe el sistema de unificación establecido, del que resulta un servicio distinguido y de reconocida utilidad. 2.º Se aprueba el proyecto adjunto de organización del Cuerpo de Farmacéuticos propuesto por el Inspector general de Sanidad y plantilla correspondiente que se acompaña, los cuales se pondrán en vigor en el presupuesto próximo venidero.

Lo que de Real orden, comunicada por el Sr. Ministro, digo á V. E. para su conocimiento.—Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid 26 de Julio de 1895.—El General Jefe de E. M., *Zoilo Sánchez Ocaña*.—Sr. Presidente del Centro Consultivo.

(Traslado á los Capitanes y Comandantes generales de los Departamentos, Apostadero de Filipinas é Intendencia general.)

Organización del Cuerpo de Farmacéuticos de la Armada

1.º Se constituye el Cuerpo de Farmacéuticos de la Armada como una Sección auxiliar del Cuerpo de Sanidad, con carácter político-militar y las asimilaciones con este Cuerpo y el uniforme que por sus empleos les correspondan, señalándoles como distintivo el fondo amarillo en sus divisas.

2.º El Farmacéutico más antiguo tendrá la categoría y empleo de Farmacéutico mayor con destino en el Ministerio como auxiliar del Inspector general de Sanidad para la revisión de las cuentas de las farmacias é incidencias propias del servicio farmacéutico.

3.º A los actuales Farmacéuticos auxiliares se les revalidará en el empleo de Farmacéutico segundo con la asimilación y sueldo de segundo Médico.

4.º Para compensarles la paralización inevitable en un Cuerpo de tan reducida escala, se les respetan los derechos que la Real orden de 10 de Abril de 1880 concedió á los Farmacéuticos, aplicando en lo sucesivo estos derechos á todas las clases en esta forma.

Los segundos Farmacéuticos, á los diez años de servicios efectivos, obtendrán el sueldo de primeros; los primeros, á los doce años de esta clase, el sueldo de Mayores, y los Mayores, á los ocho de su empleo, el sueldo de Subinspector de segunda, que será el regulador para su retiro.

5.º Las farmacias quedarán dotadas con el personal que les asigna el art. 104 del Reglamento de Hospitales, con un primer Farmacéutico, un segundo ídem, tres practicantes, uno por lo menos de la categoría de segundo, y dos sirvientes de la clase civil, siendo para los practicantes el tiempo mínimo de duración en sus destinos el de tres años, quedando obligados los francos de guardia á permanecer en la botica, el tiempo necesario para que no sufra retraso el suministro público.

6.º Las gratificaciones señaladas al personal farmacéutico por la circular de Guerra de 22 de Febrero del 89, hecha extensiva á la Marina para recompensarles por el servicio extraordinario de venta al público militar, se establecen en esta forma: al primer Farmacéutico, 30 pesetas mensuales; al segundo Farmacéutico, 25, y á los practicantes, 10 pesetas á cada uno, deducibles de la mitad del beneficio mensual de venta en el caso y forma que prescribe la citada circular.

Plantilla que se cita

- 1 Farmacéutico mayor, con 5.000 pesetas.
- 4 Idem, primeros, con 3.000 id. cada uno, uno en Filipinas.
- 3 Farmacéuticos segundos, con 2.250 id. cada uno de sueldo anual.

Madrid 26 de Julio de 1895.—El General Jefe de E. M.,
Zoilo Sánchez Ocaña.

DOCUMENTO EXTRAÍDO DE LA COLECCIÓN
LEGISLATIVA DE LA ARMADA. AÑO 1895,
PÁGS. 345, 346 Y 347 (177)

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.

INSPECCIÓN FARMACÉUTICA EN BUQUES MERCANTES DEL SIGLO XVIII, EN CÁDIZ

FARMACIA HOSPITAL DE MARINA DE SAN CARLOS
SAN FERNANDO (CÁDIZ).

Domingo GALÁN AHUMADA

Comandante de Farmacia



L espíritu de superación arrollador que recibe la Sanidad Naval española a mediados del siglo XVIII, gracias a los profesionales que militan en el Hospital Real de Cádiz y su Colegio de Cirujanos de la Armada, es sabido que no se limitó sólo a la Marina de Guerra, sino que incidió de forma directa en lo que hoy denominaríamos Marina Mercante.

Y ciñéndonos a la parcela farmacéutica, la disposición que hace obligatoria la Inspección Farmacéutica en estos buques es dada por el intendente general de Marina don Francisco de Varas (1).

«Cádiz 12 de noviembre de 1751. Ministro de Matrícula encargado en la inspección de las tripulaciones de los Navíos Marchantes de la Carrera de Indias:

Cuidará de que las *Cajas de Medicinas* que se embarcasen para la curación de los enfermos sean correspondientes al número, en cantidades y calidades, según los individuos de cada bajel, haciendo que antes de llevar a bordo dichas cajas se visiten por el *Inspector de Medicinas* con presencia del Cirujano del respectivo Navío, sin que por esta razón se agrave a los dueños con estipendio alguno. Varas.»

Se deduce que es una obligación más del boticario inspector de medicamentos del Hospital Real y que por ello no ha de recibir estipendio alguno.

Pero, a pesar de ir la orden en forma directa y exclusiva para el boticario inspector de medicamentos del Hospital Real, a la sazón don Esteban

(1) Archivo antiguo de la Facultad de Medicina de Cádiz. «Libro de Reales Órdenes y Decretos». Páginas 99-100.

Manzano, aduce la comunicación de ir acompañado del protomédico de la Armada y el cirujano mayor (2):

«El *Inspector de Medicinas Don Esteban Manzano*, habiendo recibido copia certificada por el Ministro de Matrícula Don Marcos Viaz Roso, y hecho cargo del presente decreto, propuso al Sr. Intendente de qué manera era conveniente que al registro de dichas cajas concurriesen el Ministro de Matrícula, el Protomédico de la Armada y el Cirujano Mayor, y demás de lo que expresa en el antecedente decreto, de lo que resultó orden indispensable la asistencia de estos mencionados, lo que actualmente se observa.»

Cosa que efectivamente es aceptada.

Y para puntualizar la forma de actuación, don Pedro Virgili eleva un escrito al propio Varas en el que se recalca la necesidad de la inspección (3):

«Muy señor mío: En virtud de mandar se embarquen los Colegiales de este Real Colegio, o Cirujanos Segundos de la Armada, en las embarcaciones del Comercio de la Carrera de Indias para servir de tales Cirujanos en dichas embarcaciones, lo que no pueden ejercer y cumplir su obligación sin la medicina correspondiente en cualidad y cantidades, y los instrumentos que se requieren para las operaciones vigentes, creyendo que esto se requiere para cosa tan precisa del bien de aquellos que se embarcan con las embarcaciones de esta Carrera, para la conservada de la primera columna del Estado, se experimenta lo contrario en la *Caja de Medicinas* del navío nombrado Reina Emperatriz, su capitán Don Pedro Campiso y Salazar, el que no ha tenido navío, digo cirujano, nombrado hasta la Vigilia de la Vela, teniendo ya embarcado la *Caja de Medicinas* e instrumentos, por lo que se pidió el colegial Don Pedro Barrera, el Ministro de Matrícula mandase al *Inspector de Medicinas* nombrado para este fin por S. M., *Don Esteban Manzano*, y en caso de estar indispuerto mandase persona de su satisfacción para examinar que la cualidad y cantidad es suficiente para semejante viaje, lo que se efectuó en virtud de dicha orden por el *Primer Oficial* de la *Botica del Real Hospital*, por estar indispuerto el señor *Manzano*, con asistencia del mencionado Campiso y Salazar, y encontraron muchas medicinas derretidas y otras en mal estado y de falta en la caja, y traía una cantidad suficiente en el estado, muchos menos en los botes que estaban en la caja, y muy esenciales que faltaban en la caja, como cons-

(2) Loc. cit. en cita. (1) páginas 99-100.

(3) Loc. cit. en cita (1) páginas 114-127.

ta de las relaciones certificadas adjuntas, y teniéndolo reconvenido el cirujano por los instrumentos de cirugía, mandan se bajasen a tierra para examinarlos en sus cantidades y cualidades de lo que no he encontrado más que los que constan en la relación adjunta, trayéndose protestado el cirujano al pie de ella.

Todo lo que hago presente a V. S. I. para que, si lo halla por conveniente, mande que en adelante se pase la revista de las cantidades y cualidades de las *cajas de medicinas* que se embarquen en los Navíos Marchantes por individuos facultativos que S. M. tiene nombrados a este fin para visitar las *cajas de medicinas* como que se embarcan en sus Navíos, por no tener la inteligencia suficiente de la composición de los Remedios, qué es el modo que se experimentan los efectos de ella, cuándo se experimentan, (?) que velar porque el estipendio regular de esta diligencia es así mismo que un mes antes de la salida presenten la caja de los instrumentos al Cirujano Mayor que en caso que falten se puedan mandar hacer, y en caso de deteriorados mandarlos componer y que estén de número y calidad que el Rey tiene mandado se embarquen en sus navíos.»

También se prevé la posibilidad de que embarquen un boticario; en este caso existe una mayor flexibilidad en su beneficio, al recaer sobre él la responsabilidad (4):

«La medicina, en el supuesto de ir un *Boticario* embarcado y pagado por S. M., se podría comprar los simples y preparar aquellas que fueran menester, como de los absorbentes pulverizar aquellos que deben servir para los electuarios y confecciones, destilar algunos espíritus y poner de forma las píldoras, los emplastos y todo aquello que es menester y tiempo y trabajo para hacerlos, antes de salir de puerto. Pues un *Inspector de Medicinas* que podrá dirigir estas preparaciones, las que bien repuestas se pueden conservar mucho tiempo y cuando saldrían los navíos para aquellos parajes de la America se podrían poner en cada navío que presidencialmente se creyera necesario, para el tiempo de la demora en aquellos puertos.»

Existe una normativa concreta referida a esta figura de farmacéutico marino, que no hace al caso.

En años sucesivos, al hacerse habitual esta inspección, y para facilitar tanto la preparación del botiquín de a bordo como su inspección, aparecen impresos (D-1) las distintas relaciones de medicamentos que han de llevar las embarca-

(4) Loc. cit. en cita (1) páginas 187-191.

ciones de acuerdo con su dotación y tipo de navegación. Que no son sino extractos de los Formularios de Embarque (D-2) que es efectiva.

Pero esta inspección le duele tanto al asentista encargado de armar el buque como al boticario proveedor, normalmente de Cádiz, requerido para el suministro. Son numerosos los escritos, tanto de la inspección como del inspeccionado, en que esto se pone de manifiesto.

A propósito del nombramiento de un nuevo boticario o inspector de medicamentos, se tiene muy en cuenta su moralidad para evitar la probabilidad de fraude y que la inspección sea eficaz (5):

«... ni su conducta le hace acreedor a la opción de un *empleo tan serio* y en quien deben concurrir las circunstancias de inteligencias, madurez, integridad y aún algún posible, como quiera que estando a cargo del *Boticario Inspector* el cuidado de formar los estados de reglamentos de medicinas para los navíos del Rey y marchantes, debe no solo tener el debido conocimiento para el exámen de los distintos géneros de medicamentos que se administran en tierra, y embarcan, y sus calidades, sino el preciso celo para cuidar de esta importancia sin el defecto de incurrir en algún soborno que acaso pudiese producir la codicia de Asentistas, de dueños de navíos o la utilidad de cualquiera de los *boticarios particulares* que se forman las cajas...»

Pero esta inspección no interesa a «ciertos» profesionales y elevan protesta, así (6):

«*Don Esteban Ramirez de Arellano*, boticario aprobado por Vuestra Real Protomedicato y vecino de Cádiz: con el más profundo rendimiento a los pies de V. M. se queja de Vuestro Intendente de Marina de dicha Ciudad y su Departamento, porque coligado con *Don Pedro Virgilio, Cirujano Mayor de la Armada*, y a su influjo y contemplación, falta a los terminos de justicia de las injustas calumnias con que dicho Virgilio le procura ajar, y a todos los profesores de la *facultad Farmacéutica*, pues habiendo ganado dicho *Virgilio*, o bien sea decretos de V. M., que así son se tienen misteriosamente ocultos, o ya de Vuestros Intendentes de Marina para sujetar a visita las *Cajas de Medicina* con que hacen sus viajes los navíos españoles marchantes de la carrera de Indias, para cuya visita se llevan las *Cajas* por los *Maestros Boticarios* que las hacen a dicha oficina de Marina, donde concurren Vuestro Protomédico del Hospital, su

(5) Loc. cit. en cita (4).

(6) Archivo General de Simancas, Secretaría de Marina. Legajo n.º 228.

Cirujano Mayor, que lo es *Don Pedro Virgilio*, y un *Boticario* con el nombre de *Inspector de Medicina*, sin embargo de que ésta ha sido una novedad bastante molesta para los *Boticarios* y de ningún beneficio para los dueños de los navíos no obstante, todos y el suplicante se han resignado venerando el dicho precepto y observan solo como que en él contemplan la voz de V. M. pero como esta visita debe ser y dirigirse para encontrar los defectos que la medicina de dichas cajas pueda contener, exponerlos los visitadores para que se enmienden y corrijan, pero no para que obren despóticamente y calumniar a los *boticarios* dueños de las cajas fingir defectos que no tienen, engañar a Vuestro Intendente y dirigirlo todo a hacer un estanco de las *Cajas de Medicinas* de dichos navíos marchantes, y que sólo las haya de hacer la *Botica del Hospital de Marina*, que corre por asiento en Don Jaime Campins, amigo, aliado y compatriota de *Don Pedro Virgilio*, con agravio de Vuestra Real Hacienda por la franqueza de dineros con que todos se le da a dicho Asentista, lo que sucede es que, teniendo el suplicante encomendado por sus dueños el surtido de dos *cajas de medicina* para los navíos San Miguel y Santa Barbara y hécholas conducir a el patio de dicha oficina de Marina para su revisión, que se había de hacer el martes por la tarde, veinte y ocho de enero de este año, sólo concurrió a este acto *Don Pedro Virgilio* y un hijo del *Boticario Inspector* por hallarse éste impedido; y sin haber precedido más que tomar dicho cirujano un bote de las referidas Cajas y subídolo a Vuestro Intendente, sin explicar el defecto que tiene éste o los demás y diciendo que la caja de instrumentos de Cirugía no era buena, siendo así que es la misma que con aprobación de dicho *Virgilio* navegó en un navío de la compañía de San Fernando a Sevilla, se han quedado dichas *cajas de medicina* detenidas sin darles paso, contra la estimación del suplicante y de la pureza y fidelidad con que ejerce su profesión y aunque ha pedido justicia a Vuestro Intendente, para que dicha visita se haga de plano a presencia de el Cirujano de Marina con concurrencia, o del mismo Intendente, o del Comisario de Matrícula, y por el Protomédico, Cirujano Mayor y Boticario Inspector, y que cada uno exponga los defectos que según su profesión hallase en las *cajas*, medicina y herramientas que contienen, según Leyes del reino, cánones de su facultad y preceptos de Vuestro Protomedicato, para corregirlos y enmendarlos si fuera ciertos vincidar la calumnia en caso de ser, como son, fingidos, no consiguió providencia y aunque repitió escrito para que, en atención a ser juez lego, se asesorase con abogado de ciencia y conciencia, por última resolución ha conseguido el suplicante saber no tiene que cansarse porque solo ha de ser lo que *Don Pedro Virgilio* quisiere, como se manifiestan de los testimonios

que acompañan a esta representación. Y no pudiéndose persuadir a que la mente de V. M. sea dejar entregado al suplicante y demás profesores de su facultad su honra y opinión despoticamente y sin recurso de justicia en el arbitrio de *Don Pedro Virgilio*, hombre lleno de codicia y de fines particulares, y que solo ha caminado en este negocio a estancar las *cajas de medicinas* y que se haga solo en la *Botica del Hospital de Marina* donde le será facil interesarse en ellas con el perjuicio de la libertad poca. Y vuestra Real Hacienda, y en agravio del suplicante y sus compañeros que sufren y están expuestos a todas las pensiones públicas, pagan a V. M. se sirva mandar a vuestro Intendente oiga al suplicante en justicia sobre dicho particular, otorgándole las apelaciones en las controversias que sean facultativas para vuestro Real Protomedico, quien solo las puede y debe decidir, conteniendo la inordenada codicia de dicho *Don Pedro Virgilio* y no permientiendo que se haga estanco de dichas *cajas de medicina*, ni en la botica de dicho hospital ni en otra, como así lo espera el suplicante de la piadosa justificación de V. M. en que recibirá merced.»

Es de fecha 2 de febrero de 1755 el escrito en que el ministro de Matrícula, don Marcos Luis Rozo, explica el suceso:

«En cumplimiento de lo que V. S. me ordena en el precedente Decreto, informaré extensamente a V. S. por partes de cuanto mi experiencia ha tocado en el perjudicial abandono que ha producido el codicioso ahorro de varios particulares sobre los reconocimientos de *Cajas de medicinas* de los navíos mercantes de la Carrera de Indias, directamente contra las tripulaciones, donde doce de noviembre de mil setecientos cincuenta y uno, que se resolvieron por decreto del Intendente Don Francisco de Varas y Valdes.

Tengo bien presente, que desde la primera *Caja de medicinas* que ejecutó el *Boticario Don Esteban Ramirez de Arellano*, conteniendo en la adjunta instancia, se advirtió su fuerte oposición a cumplir la disposición dicha con la libertad de proferir que sus cajas habían de remitirse en derecho, desde su botica a los navíos, sin pasar por otro exámen, y que sobre esta excepción no tenía qué hacer el Juzgado de Marina. Esta desobediencia dió lugar al expresado señor Intendente a que, mandándolo llamar a su presencia, la diese una severa corrección, intimándole la puntual observancia de su orden, que tanto miraba al beneficio de los equipajes, y sólo se reducía a la visita o reconocimiento de la calidad de los medicamentos, y si confrontaban con el estado que se forma con arreglo al número de las tripulaciones y a los respectivos destinos de los registros. Pudo este suceso hacer que caminase algo regular este Boticario, hasta que,

divididos los empleos de la Presidencia e Intendencia, volvió con más fuerza, sostenido de varios dueños de navíos, a solicitar por medio de la Presidencia se derogase semejante establecimiento, que por Real Orden de ocho de octubre último manda S. M. subsista como estaba resuelto y en práctica, añadiendo que no sólo a la salida de los buques se haga el reconocimiento de sus *cajas de medicinas* y herramientas, sino que se advierta a los Capitanes, o Maestres, que a su tornaviaje se ha de repetir igual diligencia. Ahora, con motivo de haberse formado por el mismo *Boticario* las cajas pertenecientes a los dos Registros, Santa Bárbara, que va a Guinea y Buenos Aires, y el San Miguel de Don Lorenzo del Arco, que ha de hacer viaje a Veracruz con frutos; habiéndose traído ambas al patio de estos oficios, como está y convocados por mí el *Protomédico*, *Cirujano Mayor* y *Inspector de Medicinas de la Real Armada*, previne a los Cirujanos de los mismos Registros avisasen a dicho *Boticario* para que, asistiendo con las llaves de las cajas, se hiciese con más brevedad el reconocimiento de ellas. No por eso concurrió, porque jamás se ha dado el caso de que lo haya hecho; pero principiada por fin esta diligencia, con la asistencia de un oficial que envió en su lugar, y de los demás individuos mencionados, notó el Cirujano Mayor que los rótulos de los botes de ambas cajas eran escritos de una letra malformada y muy menuda, que aún el mismo *Oficial Boticario* no entendía, y de resulta advirtió que interi no se pusiesen nuevos rótulos inteligibles, que se encontraban a comprar de letras de molde a muy poco dinero, no podía ejecutarse la visita. Reconoció después, el propio Cirujano Mayor, que el arca del navío San Miguel no era a propósito para colocarse con buen orden los botes, mediante que en el plan de ella estaban los de barro sueltos se hicieran pedazos y se perdieran las medicinas que incluían, y advirtió al mismo tiempo que, aunque la caja de herramientas de la Santa Bárbara estaba capaz de servir, la del San Miguel era absolutamente inútil respecto de estar sus herramientas llenas de moho, y de mala calidad la mayor parte de las piezas de que se compone; en cuya atención, haciéndole dicho cargo al expresado *Oficial Boticario* de aquellos defectos, procuró satisfacerme con que estaba ya haciendo otra nueva caja. Excusa que después verifiqué yo ser incierta. Suspensos, por los dichos motivos, todos estos reconocimientos, fuí sucesivamente avisado de haberse puesto los nuevos rótulos prevenidos; y convocados segunda vez los enunciados individuos, concurrieron prontamente, a excepción del *Inspector de Medicinas Don Esteban Manzano*, por hallarse accidentado en cama, y en su lugar asistió *Don Pablo*, su hijo, que, por ser sujeto bastantemente inteligenciado en el conocimiento de medicinas y ejercer la misma profesión que su

padre, fué admitido de orden de V. S. a la junta reconocimiento, pero tampoco pudo éste tener afecto a causa de haberse resistido a concurrir el *Boticario Arellano*, y aún a que lo ejecutase por su parte el oficial que había mandado antes, dando así tiempo con esta inacción, a que los dueños se quejasen de los perjuicios que les originaba esta detención, y para formar él la instancia a V. S. que cita en su memorial, solicitando el permiso de que asistiese al reconocimiento un escribano público para darle testimonio de toda la operación; como conoció este Boticario cuán poca impresión hallaban en V. S. sus infundadas solicitudes al cabo de ocho días envió sujetos con las llaves, y, después de limpias las herramientas de cirugía y reemplazadas las inútiles se reconocieron y aprobaron todas las citadas cajas, fueron inmediatamente a bordo de sus correspondientes buques, intimándose por mi parte encarecidamente que en lo sucesivo se cuidase de formar las cajas con las divisiones y repartimientos precisos para la mayor seguridad de los envases de las medicinas; que es cuanto puedo y debo hacer presente a V. S. en este asunto.»

Por su parte, el intendente Gerbaut también informa al ministro don Julián de Arriaga sobre este asunto, con fecha 4 de marzo de 1755, en estos términos:

«Muy señor mío: Bien examinado por mí el contexto del memorial de *Don Esteban Ramirez de Arellano*, Boticario en esta ciudad, y advirtiendo desde luego las impropiedades y libertosos medios con que procura cubrirse de lo acaecido en el reconocimiento de las *cajas de medicinas* de que trata, me pareció conveniente (aunque no me halla sin noticias de este suceso) tomar del Ministro de Matrícula de esta Plaza, Don Marcos Luis Rozo, las más positivas con su informe, que ha extendido a continuación de mi decreto, que adjunto paso a manos de V. S. con el citado memorial.

Como que cuanto expone Rozo sobre el hecho es lo cierto y justificable, deducirá V. S. la falsedad y la especial audacia con que (tan impropriamente para quién recurrió, y de quien principalmente habla, se queja) ha pensado este sujeto sincerar con insolencia en el mismo caso que le hace culpado en todo; pues notará V. S. en el mismo informe; cuán de antiguo vienen sus oposiciones y libertades, y que hasta aquí, y en el mismo suceso de que desea vindicarse a costa de la justicia y hasta de la veneración del mismo soberano y sus Ministros, no se descubren que inobservancias, faltas e ideas de probada malicia, que en desprecio de esta Jurisdicción ha intentado siempre, sostenido también de varios dueños de navíos, que, a impulso de sus fines particulares, lo han protegido para semejantes excesos. Yo hago a V. S. con alguna noticia de la conducta y circunstancias

de este *Boticario*, y que a su comprensión no se ocultará cuanto encierra su genio inquieto y poco escarmentado, con especialidad en el caso presente, en que se verifica lo falso de cuanto representa y el voluntarioso modo de romancear a su favor lo que me consta ha sido puro cumplimiento de su obligación en el Cirujano Mayor de la Armada; y como, sobre la culpa de estas maldades, hallo la mayor y menos disimulable de pretender al Rey directamente persuadir a una incertidumbre disfrazada, y querer fundamentarla hablando con tanto atrevimiento y vilipendio contra el honor de sus Ministros, espero de la rectitud de V. S. que, hecho cargo de las razones que hacen tan de justicia imponer a este individuo el correspondiente castigo que le instruya del modo y respeto con que debe tratar estas materias en adelante, se servirá dar la providencia que sea más de su agrado para que igualmente conste a todos el ningún disimulo que tiene semejante insolencias e inobservancias del servicio.

Aún cuando se consiga por este medio alguna regularidad en el expresado *boticario*, comprendo que, ínterin subsista la práctica de que los dueños de navíos tengan a su arbitrio la acción de mandar formar las cajas en las boticas que las parecieren, han de tocarse siempre los inconvenientes sufridos hasta aquí, inmediatamente en perjuicio de las tripulaciones; respecto de que el codicioso ahorro de unos y otros proporcionará en las más ocasiones los embarazos y detenciones de que las visitas resulten, por reemplazos de géneros defectuosos, inasistencias y demás motivos que hace creer el presente caso con interrupción del servicio del Rey, y reflexionando yo, con presencia de esta objeciones, los términos más regulares con que pudiera atenderse a este remedio, ha premeditado por el mejor medio, más regular, y aún más cómodo para los mismos dueños de navíos, que sólo estuviesen destinados para la formación de estas cajas dos boticas de entera satisfacción y crédito, pues dejando en ella libre la elección al particular, era consiguiente que el natural empeño de la conveniencia en la salida de sus géneros, fuese en cada una de un fuerte estímulo para el cuidado de que las provisiones fuesen abundantes y de la mejor bondad, y para que como a puja hiciesen las gracias posibles a los propios dueños.

Después de discurrir con bastante especulación y cuidado qué *Boticas de esta plaza*, podrán asegurar el debido desempeño de esta idea, que halla mi cortedad la más acertada para contener las dañosas consecuencias que se tocan, según el actual sistema, en la formación de las *cajas de medicinas*, y para poner corriente un establecimiento que abrace por todas partes el beneficio de los interesados y la regularidad del mejor servicio del Rey, no he encontrado otras más proporcionadas que las del convento de San Juan de Dios y del

Hospital de las Mujeres de esta Ciudad, pues sobre estar bien cierto de ser estas unas boticas del mayor crédito de aquí, por lo bien respuestas y trabajarse los medicamentos a toda ley y conciencia, comprendo que la propia conveniencia que de esta disposición les resultará, sería un vivo fomento para que sus providencias de prevención se conociese siempre la general aprobación, de que bien distintamente cuidarán dos Hospitales que aseguran así su subsistencia con la certeza que el buen cumplimiento suyo se adquiere sólo para sí esta ventaja, que un particular, que vive con la incierta esperanza de que lo ocupa rara vez en esto uno u otro dueño de navío.

Estas razones que, en mi concepto, persuaden al más útil logros del pensamiento dicho, creo hagan manifiesto a V. S. igualmente el medio más seguro de afianzarse también que la ambición lucrosa de algunos dueños particulares no pudiesen entablar con el *Boticario* más de su facción el punto irregulares tratos, que me encarga V. S. se eviten y no son tan factibles por el término que propongo.

Supuesta todas partes de utilidad referidas, aún pretendo que el perjuicio de detención que se sigue actualmente con el método de hacer las visitas en el patio de esta oficina, se reformase también a favor de los dueños; pues no hubiera reparo en que, quedando señaladas por únicas proveedoras de las cajas de medicinas las borridas expresadas, se citasen por el Ministerio de Matrícula en ellas a todos los individuos que concurren a los reconocimientos, y así estaban más a mano los reemplazos que hubiese que hacer de géneros que no se diesen por de buena calidad, para que desde allí se pudieran dirigir a los buques donde pertenecieran. Y como, sobre todos estos beneficios, veo que el Rey conseguía hacer una obra pía tan especial por esta idea, me he movido a ponerla en la consideración de V. S., deseoso de que merezca su aprobación, y a fin de que pueda servirse resolver lo que tuviera por más conveniente; en inteligencia de que para que el Rey experimentase en esta disposición todas las ventajas posibles, determinando S. M. que estos Hospitales (cesándoles toda libertad o franquicia que les esté concedida en cuanto a derechos) contribuyesen los (?) de sólo géneros que entrasen en la formación de dichas cajas, cuidaría yo de que se recaudasen los correspondientes con arreglo a los estados de ellas, y de cumplir además todas aquellas prevenciones que V. S. tuviese hacerme para el mejor acierto de todo.»

La resolución de este caso sería en concordancia con lo expresado en los informes. Estos informes han servido para poder apreciar muy en detalle cómo actuaban aquellos personajes y cuál era su cometido en esta parcela de su actuación como facultativos.

PHARMACOPOEIA

CLASSICA,

SEU

REGIUS MEDICAMENTORUM AD MORBOS

MEDICOS SPECTANTIUM CATALOGUS

IN USUM

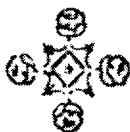
MEDICINÆ, AC CHIRURGIÆ

REGIÆ CLASSIS PROFESSORUM

IN HOC REGIO NOSOCOMIO, ET IN NAVIBUS, TAM
bellicis, quàm onerariis Hispaniarum nostro Regi potentis-
simo servièntium elaboratus

CURA, ZELO, ET STUDIO

*D. D. LEANDRI DE VEGA, REGIÆ SCIENTIA-
rum Hispalensis Academiæ Socij, in hoc Regio ac Illustri
Gadium Chirurgorum Collegio Medicinæ practicæ Profes-
soris, Regis Domini nostri Clementissimi à Cubiculo
Medici, & sue Regiæ Classis Proto-
Medici Generalis.*



GADIBUS:



APUD D. EMMANUELEM XIMENEZ CARREÑO, VIA LATA.

2336

230,00
14-X-00

PHARMACOPEA

DE LA ARMADA,

O

REAL CATALOGO DE MEDICAMENTOS
PERTENECIENTES A LAS ENFERMEDADES MEDICAS,

TRABAJADO PARA EL USO DE LOS

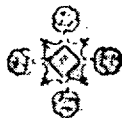
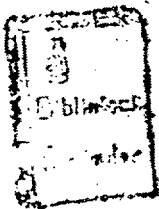
MEDICOS, Y CIRUJANOS

DE LA REAL ARMADA,

QUE SIRVEN A NUESTRO MUY PÓDEROSO REY DE
España en este Real Hospital, y en los Navios, asi de
Guerra, como Marchantes.

POR EL CUYDADO, ZELO, Y APLICACION

DE D. LEANDRO DE VEGA, SOCIO DE LA ACADEMIA Real de Ciencias de Sevilla, Maestro de Medicina práctica en este Real, y Ilustre Colegia de Cirujanos de Cadiz, Medico de Camara del Rey nuestro muy Clemente Señor, y Proto-Medico General de su Real Armada.



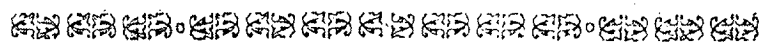
CADIZ:



POR D. MANUEL XIMENEZ CARREÑO, CALLE ANCHA.

ESTADO MENOR DE FRAGATA

DE LAS MEDICINAS, ASSI SIMPLS, COMO COMPUESTAS, sus Cantidades, y Utencilios, que de Orden del Señor Don Juan Gerbaut, Intendente General de Marina de este Departamento de Cadiz, su fecha en 27. de Abril de 1759., que en el mismo dia se nos comunicó para su cumplimiento por Don Thomás de Guerra, Comissario de Provincia de la Real Armada, y Ministro Inspector de este Real Hospital, hemos formado Don Leandro de Vega, Medico de Camara del REY Nuestro Señor, y Protho-Medico de su Real Armada, y Don Francisco Nueve Iglesias, Cirujano Mayor de ella, á fin que sin detrimento de la Real Hacienda, y con arrêglo á la Dotacion de Plazas, y tiempo de navegacion de los Baxêles de su Magestad se puedan proveer las Caxas, y Frasqueras de Medicinas, que debe llevar cada uno de ellos.



Aguas.

Cordial	lb. vj.
Rofada	lb. vj.
Cal.	lb. vj.
Canela	3 vj.
Arterial	lb. j.
Fuerte	3 ij.

Xaraves.

Limonos	lb. vj.
Côrteza de Cidra	lb. iij.
Malvavisco	lb. iij.
Culantrillo	lb. iij.
Adormideras	lb. j.
Eryfimo de Lobellio.	lb. iij.
Boyleano	lb. iij.
Sarsaparilla purgante.	lb. ij.
Escamonea	lb. ij.
Ruibarbo	lb. ij.
Aurco	lb. ij.

Mieles.

Miel Rofada	lb. ij.
-----------------------	---------



Miel tolada	lb. ij.
Miel mercurial	lb. ij.
Oximiel simple	lb. ij.
Oximiel escillitico	lb. ij.

Electuarios.

Kermelino	3 viij.
Confortante	3 viij.
Anodyno.	3 viij.
Paralytico	3 vj.
Phyfico.	3 vj.
Nephritico	3 vj.
Plorico	3 vj.
Benedicta laxativa	lb. j.
Diacatholico	lb. j.
Triaca Magna	3 viij.

Extractos.

Extracto de Orozuz	3 iij.
Laudano opiado	3 j.
Laudano viuiatio	3 ij.

Trociscos.

Alhaandal	3 iij.
---------------------	--------

MARINA REAL.

REGLAMENTO.

De las Medicinas, y Utensilios con que ha resuelto el Rey, se doten en adelante las Caxas de los Navios, Fragatas, Javeques, y Galeras de su Real Armada, segun el total de sus Tripulaciones.

ESTADO.

De las Medicinas, y Utensilios que lleva la Caxa, y del del Rey á cargo del Primer Cirujano D. para meses de Navegacion.

MEDICINAS.	Para 100 Hombres, y una Campaña de quatro meses.			Para Hombres, y una Campaña de meses.		
	Libras Castellanas.	Onzas.	Dracmas.	Libras Castellanas.	Onzas.	Dracmas.
<i>Aguas.</i>						
De Canela. . .		2				
Arterial. . . .		2				
De la Reyna. . .		3				
Theriacal. . . .		1				
Rosada.		9				
Aguardiente. . .	8					
Zumo de Limon.		18				
Dicho de Agráz.		9				
<i>Xaraves.</i>						
De Erisimo de Lobelio. . . .		12				
De Rosas solutiv.		12				
De Axenjos. . .		6				



OPERACIONES HUMANITARIAS DE EVACUACIÓN (NEO)

Introducción



ESTAS operaciones han tomado cuerpo de naturaleza ante la gran cantidad de conflictos que se vienen sucediendo y que ponen en peligro a los residentes extranjeros, al personal de las embajadas e incluso a los propios nacionales a los que se les somete a una situación de extremada gravedad como consecuencia de guerras civiles, luchas tribales o de los regímenes despóticos que vulneran gravemente los derechos humanos.

En este artículo se expone la operación humanitaria que se realiza con medios aéreos para ayudar a las poblaciones civiles de Bosnia-Herzegovina (BH), y un esbozo de las operaciones de evacuación de personal no combatiente, operación NEO, realizada con medios navales, indicando sus características, las condiciones de su ejecución, el proceso de evacuación, la organización de un centro de evaluación, la aplicación a una posible evacuación en BH, terminando con las conclusiones más importantes que sintetizan lo expuesto. La operación NEO es una síntesis del «Proyecto de los Procedimientos para las Operaciones de Evacuación» redactado por la Junta de Reglas de la Infantería de Marina.

Operaciones aéreas humanitarias

Para llevar la ayuda humanitaria a los enclaves de Bosnia-Herzegovina (BH) por vía aérea, se ha organizado una operación multinacional bajo los auspicios de la ONU, denominada *Provide Promise*, en la que participan los Estados Unidos de una manera destacada y que se desarrolla en coordinación con la operación *Deny Flight*.

Intervienen aviones de 18 naciones, pero el mayor esfuerzo lo llevan a cabo los Estados Unidos, seguidos por Francia y Alemania.

La operación global desarrolla tres actividades: evacuación sanitaria, transporte aéreo y lanzamiento de cargas.

La evacuación sanitaria consiste en trasladar heridos a centros sanitarios exteriores.

El transporte aéreo humanitario se efectúa entre la base aérea norteamericana de Rhein-Main, en Alemania, y Sarajevo, en BH.

El lanzamiento de cargas humanitarias se lleva a cabo por aviones C-130 *Hércules*, C-141 *Starlifter*, de mayor velocidad y capacidad, ambos de las Fuerzas Aéreas norteamericanas, y los C-160 *Transall* franceses y alemanes, que parten también de Rhein-Main y se dirigen hacia los enclaves musulmanes sitiados. Las cargas contienen víveres y material sanitario. Existen dos métodos de lanzamiento: el de lanzamiento libre y el de lanzamiento con paracaídas. El primero es especialmente apto para suministrar raciones alimenticias (tanto de campaña como especiales humanitarias para poblaciones desnutridas), en cuyo caso van colocadas en contenedores que se abren en el momento de lanzamiento, produciendo una siembra de estas raciones sobre un área limitada. Es un método eficaz y barato.

El lanzamiento con paracaídas consiste en contenedores que descansan sobre varias capas de material absorbente colocados sobre plataformas de madera. El paracaídas y el material absorbente amortiguan la caída. Este procedimiento proporciona una ayuda muy versátil.

Las misiones tienen una duración aproximada de seis horas; la ruta a seguir es Rhein-Main, en Frankfurt, Vicenza, en el norte de Italia, Split, en Croacia, la zona de lanzamiento, en BH, y regreso, todo en vuelo sin escalas. Los aviones AWACS realizan el control del vuelo y la protección está a cargo de los cazas de las CAPs que están en permanencia cumpliendo la misión encomendada en la operación *Deny Flight*.

Operaciones navales de evacuación

Desde un punto de vista naval, estas operaciones se inician con un desembarco anfibio que puede abarcar toda clase de operaciones anfibas, desde una simple incursión naval, un desembarco de asalto o un desembarco administra-

tivo. A esta operación le seguirá la acción terrestre de llegar hasta los centros de evacuación.

Las operaciones de evacuación son aplicables también a personal militar en condiciones similares. La fuerza de evacuación tiene la responsabilidad de proteger la vida de los evacuados, incluyendo el cuidado médico y la ayuda en sus necesidades vitales.

Características

La doctrina anfibia contempla las operaciones de evacuación dentro de los distintos tipos de las operaciones anfibias; normalmente serán dentro de una incursión anfibia en una situación de crisis. Reúne, por tanto, algunas características de las operaciones anfibias y de las de crisis. El planeamiento presenta:

- La incertidumbre propia de las crisis en las que el momento de la ejecución y la duración de la operación no pueden estar definidos, por depender de circunstancias que escapan al nivel militar.
- Dificultad de prever con precisión, ante la incógnita de la evolución de la crisis, el emplazamiento de las zonas de reunión y de evacuación.
- Variedad de la entidad de la Fuerza de Desembarco, que se puede dividir en dos categorías: fuerzas alistadas para la operación, y fuerzas empleadas en la ejecución; lo que dará lugar al alistamiento de una fuerza de gran entidad para cubrir todas las opciones.

Asimismo, el planeamiento debe contemplar los medios necesarios para la inserción de la fuerza de desembarco, número y categorías de civiles a evacuar, entidad de las fuerzas hostiles, restricciones y consideraciones políticas, reglas de enfrentamiento, asistencia a civiles y mantenimiento del orden y duración de la evacuación.

Los planes deben ser flexibles para adaptarse a las incertidumbres de la información disponible.

Operaciones de la Fuerza de Desembarco (FD)

Las acciones más importantes que la FD tiene que llevar a cabo en lo que se refiere a la evacuación son:

- Reconocimiento de la zona de evacuación por el destacamento de mando avanzado.
- Dirección por parte de este destacamento de la preparación de las zonas y limpieza de obstáculos en las zonas de aterrizajes.
- Obtención de fotografías de las zonas de evacuación y de las rutas de

- navegación y de retirada, así como levantamiento de croquis de itinerarios terrestres.
- Planeamiento y coordinación de las operaciones en la zona de reunión y sector de evacuación.
- Actuación de los equipos de control para organizar la evacuación.
- Establecimiento del Centro de Evacuación.
- Proporcionar seguridad en la zona de reunión y en el sector de evacuación.
- Proporcionar guías a los grupos de evacuados y dirigirlos a los lugares de embarque.
- Proporcionar la seguridad a los helicópteros y a los medios de transporte.

Condiciones de la ejecución

La fuerza operativa debe intervenir lo antes posible para el control de la situación, para lo cual debe introducir cuanto antes un destacamento de mando avanzado en la zona de evacuación con el fin de enlazar con la representación nacional y personal de la fuerza de desembarco, para auxiliar en el control y en la estabilidad de la situación.

El objetivo militar en estas operaciones es el de ocupar y mantener las zonas de evacuación durante el tiempo suficiente que exija la evacuación.

Debe emplearse la mínima fuerza necesaria desplegada en el menor tiempo posible, seguida de una rápida retirada, una vez que se haya conseguido la evacuación.

Normalmente, estas operaciones se desarrollarán en unas circunstancias en las que las restricciones políticas tengan un peso específico mayor que en las otras clases de operaciones militares.

La acción militar se verá limitada por el deseo político de minimizar cualquier incidente militar, y al propio tiempo pueden existir restricciones a la introducción de personal militar con anterioridad a la operación, lo que puede suponer una dificultad adicional para el planeamiento y el desarrollo de la operación. No obstante, puede esperarse la presencia de diplomáticos, personal civil y militar en la zona de evacuación con anterioridad a la operación, en cuyo caso existe la posibilidad de establecer comunicaciones y enlaces previos que faciliten el éxito. Todo ello dependerá del tiempo disponible, de las aludidas restricciones políticas y de las posibilidades del personal nacional en la zona.

Las operaciones de evacuación son políticamente sensibles y, por tanto, es de esperar que serán controladas desde el más alto nivel. La situación local existente será la que determinará la ubicación de las zonas de evacuación y el momento de la ejecución.

El comandante de la fuerza operativa tendrá una posibilidad mínima de

influir en la situación local y deberá estar preparado para defender la evacuación contra fuerzas hostiles y, posiblemente, las Reglas de Enfrentamiento, que en este tipo de operaciones siempre serán restrictivas, no le autorizarán a emprender acciones militares preventivas que eviten las posibles acciones contra los evacuados.

El éxito de una evacuación dependerá en gran medida de una estrecha y permanente coordinación entre la fuerza operativa y la representación nacional.

El plan de empleo de los helicópteros debe ser lo suficientemente flexible como para permitir la inserción de fuerzas, evacuación y extracción desde varias zonas, así como también el lanzamiento y recogida desde varias plataformas en la mar.

La operación de evacuación implica una serie de acciones diferenciadas que exigen el establecimiento de las unidades siguientes:

- Destacamento de mando avanzado. (Enlace con la representación nacional).
- Fuerza de cobertura y seguridad. (Para los evacuados).
- Destacamento de seguridad de buques. (En el caso que se empleen buques mercantes).
- Centro de Control de Evacuación.

Proceso de la evacuación

La evacuación es una operación dirigida por el Ministerio de Asuntos Exteriores que puede necesitar el auxilio de una fuerza militar. El embajador, o en su defecto el representante nacional, es el responsable de la preparación del plan de evacuación y de la designación de los ciudadanos nacionales y de otros países a evacuar. Los mandos operativos recibirán del jefe del Estado Mayor de la Defensa la orden de llevar a cabo una operación de evacuación en apoyo del Ministerio de Asuntos Exteriores.

La fuerza operativa debe conocer anticipadamente el número y clase de los ciudadanos que se van a evacuar. Estos datos son factores esenciales del planeamiento, y tendrán influencia en los medios de transporte, en las fuerzas a emplear, en las instalaciones de recepción, etc. La embajada o la representación nacional deben remitir al Ministerio de Asuntos Exteriores la estimación del número previsible de personas a evacuar. Es preciso que exista una coordinación entre los Ministerios de Asuntos Exteriores y Defensa. Esta coordinación durante la operación se materializa estableciendo un enlace directo entre el embajador y el comandante de la fuerza operativa.

Una vez establecidas las zonas de reunión y de evacuación, el proceso se inicia con la notificación al personal a evacuar en la que se les indiquen las ins-

trucciones para su concentración. El proceso formal se inicia con la concentración del personal en las zonas de reunión, para lo cual previamente se les habrán indicado los medios y las rutas de desplazamiento a las zonas de reunión, en donde se procederá a la redacción y entrega de la documentación pertinente, es decir, a la confección de la clasificación y al levantamiento de las fichas de identificación personal y a la prioridad de la evacuación. Seguirá el desplazamiento a las zonas a evacuar, en donde estarán los centros de evacuación (CENTREVAC), en los que son de aplicación las acciones indicadas anteriormente, que serán complementadas con la distribución del personal a los medios de transporte, proporcionándoles el necesario apoyo sanitario.

Organización de un centro de evacuación (CENTREVAC)

Para llevar a cabo una operación NEO, los residentes deben concentrarse en un centro de evacuación (CENTREVAC), que consiste en un conjunto de tiendas de campaña dentro de un amplio recinto acotado y señalizado, con el objeto de indicar el camino a seguir por los residentes durante el proceso de evacuación.

En el ejercicio *Tramontana-94* se ha experimentado la siguiente organización de un CENTREVAC. Básicamente consta de:

- Mando y Plana Mayor.
- Elemento de Servicios.
- Elemento de Control y Regulación.
- Elemento de Interrogación.
- Elemento de Sanidad.
- Elemento de Transporte y Evacuación.

Dentro de los Elementos de Control y Regulación, cuyo número varía en función del número de personal a evacuar, existen los equipos de recepción, de registro y chequeo, de identificación y documentación y de control final.

El elemento de transporte y evacuación consta de los equipos de evacuación de playa y de evacuación de la zona de desembarco aéreo.

La organización de la evacuación sigue el proceso siguiente:

- Explicación de la secuencia.
- Formación de grupos generales.
- Pase a la zona de registro.
- Identificación.
- Interrogatorio.
- Control sanitario.
- Control final.

- Pase a las tiendas de campaña asignadas.
- Control de salida.
- Transporte y evacuación.

En el registro, se les levanta y entrega la tarjeta de evacuación en la que constan todos los datos pertinentes, nacionalidad, edad, sexo, prioridad de evacuación, etc. En la identificación, se constata la documentación que presenta el residente con la lista oficial. El interrogatorio tiene el doble objeto de resolver los casos dudosos de identificación y de descubrir al presunto saboteador o terrorista.

A lo largo del proceso, los jefes de equipo van levantando diversas listas que envían al jefe del centro para su debido registro.

Todo este proceso, cuando se trata de un número elevado de personal a evacuar, es lento y requiere la existencia de una organización logística proporcionada por los servicios.

Operaciones de evacuación en Bosnia-Herzegovina

Ante el agravamiento del conflicto en BH, que amenaza la seguridad de las fuerzas de la ONU, los Estados Mayores de la OTAN y de las Marinas occidentales que tienen allí Cascos Azules están planeando las operaciones de reembarque tanto de combatientes como de no combatientes, dentro de lo que se conoce como operaciones NEO (*Non Combatant Evacuation Operation*). Los ejercicios conjunto-combinados *Ardente* y *Tramontana* responden a esta finalidad. Para el último trimestre de este año (1995) se realizará el ejercicio *Dinamic Mix*, cuyo escenario será todo el mar Mediterráneo y que consistirá en dos operaciones anfibas: la primera será un asalto anfibio, probablemente en Cerdeña, y la segunda un reembarco de combatientes, probablemente en Turquía.

En BH las operaciones NEO presentan las dificultades siguientes:

- Escasez de puertos y de playas abordables. El puerto de Split, en la costa croata, al parecer el más idóneo, sólo tiene unos 600 metros de muelles.
- Dificultad de acceso a los puertos por parte de la población que se va a evacuar.
- Dificultad de vuelos por el interior de BH ante las características del terreno.
- Amenaza serbia con los misiles SAM, lo que requiere una protección de los helicópteros, siempre difícil.
- Exigencia de una perfecta coordinación de los medios de transporte y de los medios de protección.

La evacuación de combatientes presenta además dificultades adicionales. En primer lugar estará la muy posible reacción de los musulmanes-bosnios, que tratarán de impedir la salida de los Cascos Azules, como medida de su supervivencia y, por tanto, tratarán de obstruir las vías de transporte. También puede ocurrir el posible rescate y evacuación posterior de combatientes que han sido rehenes de los serbios, para conseguir sus objetivos.

Por estas razones, los Estados Unidos consideran que para garantizar la seguridad en la evacuación de los Cascos Azules necesitan 25.000 hombres, es decir, unas dos divisiones que desplieguen a cada lado de los pasillos de evacuación.

Los ejercicios *Ardente* y *Tramontana* han demostrado que la doctrina anfibia de la OTAN es de aplicación a las operaciones NEO y a las operaciones humanitarias, si bien hay que seleccionar de ella los aspectos que puedan ser más apropiados.

Para la organización y la maniobra en tierra de la retirada en las operaciones NEO existen dos doctrinas, la francesa y la norteamericana, aquella más terrestre y ésta más anfibia. La Armada carece de una doctrina específica y su obtención es perfectamente posible, ya que para ello nuestra Infantería de Marina cuenta con preparación y experiencia suficientes.

Conclusiones

1. La operación *Provide-Promise* de ayuda aérea humanitaria a BH supone un gran esfuerzo aéreo y logístico y contribuye eficazmente a aliviar el sufrimiento de la población civil de BH.
2. Es necesario contar con una doctrina adecuada para las operaciones NEO, que contemple la evacuación bajo amenaza.
3. Es conveniente experimentar la organización y el desarrollo de los centros de evacuación (CENTREVACs).
4. La operación NEO requiere un planeamiento cuidadoso y una coordinación perfecta entre el mando operativo y el embajador o representante nacional.
5. Las circunstancias que concurren en el conflicto de BH dificultan la ejecución de una posible operación NEO.

Julio ALBERT FERRERO



LA FUERZA DE MEDIDAS CONTRA MINAS ANTE LAS NUEVAS SITUACIONES

Introducción



ERÍA bueno reconocer que para gran número de oficiales de la Armada la Guerra de Minas es una asignatura pendiente. El vocablo Guerra de Minas incluye tanto el minado como las Medidas Contra Minas (MCM). La sensación de asignatura pendiente es quizá más palpable si hablamos en términos de planeamiento (adiestramiento, ejercicios, programas, nuevas tendencias, etc.). Es evidente que bastantes oficiales han conocido las MCM en los dragaminas, cazaminas o como comandantes de estos tipos de barcos, pero también es cierto que este conocimiento ha tenido lugar en la fase de ejecución de ejercicios y su participación ha sido escasa en lo referente a la estrategia, la logística, o la orgánica.

Mi primer contacto, y durante años casi el único, con la Guerra de Minas tuvo lugar en la Escuela Naval, cuando en la asignatura de Armas Submarinas se estudiaban las minas y las rastras de los dragaminas. De todos es sabido que la rastra es un arma, pero las MCM, desde el punto de vista de sistemas o equipos, no sólo son rastras, sino que también incluyen sonares, sistemas informáticos, sistemas precisos de navegación, bases de datos, etc. El considerar la rastra como arma no es discutible, pero podría cuestionarse si en cuanto a doctrina las MCM deben estar, en lo fundamental, dentro del campo de las Armas Submarinas.

Desde el punto de vista de la organización, preparación y empleo, podemos preguntarnos lo siguiente: ¿de quién debe depender la Fuerza de MCM? Igualmente, y desde la perspectiva de la doctrina, la pregunta sería, ¿tiene la Guerra de Minas, y más concretamente las MCM, entidad suficiente como para tener una Junta de Doctrina propia?

En un intento de innovación y propuestas de futuro, dentro del ámbito de la Armada y tratando solamente de las MCM y no del minado, pretendo contestar a los interrogantes planteados.

Misiones y cometidos

Consideraciones estratégicas, entre otras, nos llevan a la convicción de que el factor geográfico (posición, configuración, extensión) afecta a los recursos

de un país, a su acceso al mar y a la disponibilidad de sus puertos. Precisamente el acceso a la mar y la disponibilidad de sus puertos son, sin duda, los principales aspectos en los que la Guerra de Minas está implicada.

Un elevado número de misiones de las fuerzas navales se traducen en operaciones de vigilancia y control del tráfico marítimo. Por otra parte, el escenario geográfico de la mayoría de estas operaciones coincide con las aguas próximas a costa y el acceso a sus puertos. Sus aguas, con sondas inferiores a los 100 metros, e incluso a los 50, las hacen idóneas para un minado, tanto ofensivo como defensivo.

El propósito de las MCM es permitir a los buques de guerra y mercantes el uso de la mar, así como las entradas y salidas de puerto cuando sea necesario. Todo ello teniendo como objeto el completar el esfuerzo en tiempo de crisis o guerra de una nación, sin mantener un peligro inaceptable por la sola amenaza de la existencia de minas.

De forma somera, y sin ser exhaustivos, podrían enunciarse los cometidos de la Fuerza de MCM como los siguientes:

- Determinar la presencia o ausencia de minas.
- Definir los límites de aguas minadas.
- Reducir el peligro que representan las minas.

Estos cometidos son los que llamo «tradicionales» y, normalmente, son llevados a cabo por unidades de MCM cuyo control operativo (OPCON) es ejercido por los mandos de zona o subcomandantes de área.

Integración de las MCM

Los cometidos antes enunciados no son los únicos, por lo que no quisiera dejar sin mencionar unas observaciones relativas a la importancia de la MCM y la necesidad de dar una efectiva y adecuada respuesta a la gran variedad de crisis y conflictos. Esta respuesta se obtendría mediante unos cometidos que en este caso voy a calificar como «no tradicionales».

La Fuerza de MCM debe estar capacitada para llevar a cabo, en cualquier escenario, operaciones de exploración (determinar la presencia o ausencia de minas) y de limpieza. Este tipo de cometidos son aplicables también a las operaciones anfibas y a las de mantenimiento de la paz. Estudios actuales indican que una agrupación de MCM (*MCM Task Unit*) debe tener capacidad de caza y rastreo, podría estar constituida por cazaminas y dragaminas y alcanzaría la cifra total de entre seis y ocho unidades. En esta agrupación estaría incluida la unidad de buceadores de MCM y una unidad de apoyo que pudiera también ser de Mando.

Hoy en día, y aun reconociendo que el desembarco anfibio con sólo medios de superficie es casi inviable, no es recomendable realizar una operación anfi-

bia sin operaciones MCM previas. Normalmente, el comandante de la Fuerza Avanzada tendrá la responsabilidad de las MCM; esta responsabilidad incluye el apoyo y la protección. Es por ello importante que tanto la Fuerza Avanzada como las unidades de MCM operen juntas con frecuencia. Este trabajar juntos no debería limitarse exclusivamente a operaciones de conducción, sino a un verdadero adiestramiento e integración entre la Fuerza Anfibia y la Fuerza de MCM. La programación de ejercicios a lo largo de derrotas con *Choke Points* intermedios, para finalizar con la aproximación a la zona de desembarco con canales, fondeaderos y líneas de partida, es de la mayor importancia.

En otro orden de ideas, en las actuales agrupaciones navales de mantenimiento de la paz, cada día parece más necesaria la integración de unidades de MCM. En informes posteriores a la finalización de la guerra del Golfo, se ha puesto de manifiesto la total falta de adiestramiento en la integración de Fuerzas de MCM con el resto de unidades en la mar. En este sentido, la Marina norteamericana, después de centralizar todos sus medios de Guerra de Minas en Ingleside (Texas), ha incrementado sus ejercicios con los grupos de combate con el propósito de subsanar esta carencia.

En la Armada, estas operaciones se llevan, o se llevarían, a cabo por unidades de la Flota, concretamente de los grupos «Alfa» y «Delta», unidades de la Flotilla de Aeronaves y del Tercio de Armada. Las unidades de MCM deberían estar listas para intervenir cuando se considere oportuno; por ello, es necesario adiestrarse en escenarios similares, pero razones de operatividad y vejez hacen impracticable su presencia cuando el teatro de operaciones está alejado de la base.

Lo anteriormente expresado no es motivo para que en cuantas ocasiones sea posible no se experimente la conveniente integración de unidades de MCM en operaciones de mantenimiento de la paz. Si no se hace así, se corre el grave riesgo de caer en la falta de adiestramiento en cuanto a táctica y formas de trabajo.

Orgánica

Si consultáramos las Reales Ordenanzas de la Armada podríamos afirmar que las Fuerzas MCM pertenecen a las Fuerzas de Protección. El clasificarlas de esta manera puede ser debido a que las Fuerzas de Protección tienen como misión primordial la defensa del tráfico marítimo.

Otros las incluyen en Fuerzas de Guerra de Minas. En mi opinión, esto podría ser discutible, ya que como se ha dicho el término Guerra de Minas abarca el minado y las operaciones de MCM. Nuestra Fuerza de MCM no lleva a cabo operaciones de minado, si bien es cierto que realiza minados de ejercicio de pequeña entidad en beneficio de su propio adiestramiento.

En este intento por situar la Fuerza de MCM en algún lugar del organigrama general, acudimos a la Orden Ministerial de la estructura del Cuartel

General, de la Fuerza y Apoyo a la Fuerza de la Armada, donde parece que encuadra la Fuerza de MCM en Fuerzas de Zona, cuando en su artículo 7.4 dice «...y aquellas que por su empleo no pertenecen a la Flota». Vemos que en la totalidad del citado artículo no habla para nada de la Fuerza de MCM, pero pudiéramos convenir que nuevos cometidos —los no tradicionales— hacen aconsejable su pertenencia a la Flota.

Por último, cabría encuadrarla en fuerzas especiales que, conforme a las Reales Ordenanzas de la Armada, son aquellas que por requerir una preparación y utilización peculiares tengan unas características esenciales diferenciadas. Esta clasificación es algo atrevida, pero ha sido recogida para no omitir otra posibilidad orgánica.

Mando y dependencia

Continuando por los caminos de la orgánica y sin abandonarlos por el momento, la organización en vigor establece que el comandante de la Fuerza de MCM (COMTEMECOM), como Mando Orgánico, dependerá del almirante jefe de la Zona Marítima donde tenga su base la Fuerza.

Hoy día, su base de estacionamiento está en Cartagena, por lo que COMTEMECOM está subordinado al almirante jefe de la Zona Marítima del Mediterráneo (ALMED), que es además el que tiene el OPCON de la Fuerza de MCM, y en relación con el control del tráfico marítimo estaría muy vinculado a las MCM cuando actuara como subcomandante de área.

Como Mando Orgánico, y aunque de todos son conocidas las tareas de un Mando Tipo, COMTEMECOM es responsable, entre otros, de los siguientes aspectos:

- Aplicar la doctrina de MCM.
- Adiestrar las unidades de MCM.
- Formular las necesidades logísticas.
- Proponer la realización de los ejercicios necesarios para el adiestramiento y el perfeccionamiento táctico.
- Preparar las agrupaciones operativas de MCM que se establezcan.

Las consideraciones anteriores están referidas a la preparación de la Fuerza y a su empleo en adiestramientos y ejercicios, pero ¿cómo actuaría en operaciones reales en tiempos de crisis o conflicto? Esta cuestión merece un comentario aparte, ya que conviene recordar cómo actúa la Fuerza de MCM en operaciones reales.

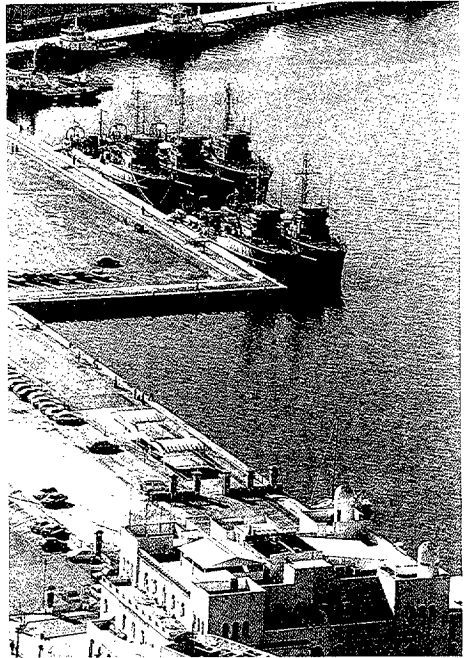
El comandante de las unidades de MCM actuaría como *Tasking Authority*, dependería del subcomandante del área, que es quien ejerce el OPCON de las citadas fuerzas, y tendría, entre otros, los siguientes cometidos:

- Coordinar el esfuerzo de MCM local.
- Emitir las órdenes de tarea.
- Previa autorización del subcomandante del área (normalmente es el *Operational Control Authority*, OCA), dirigir y controlar el tráfico en las proximidades de las zonas minadas.

Esta forma de operar es también válida cuando la Fuerza de MCM está integrada en una agrupación naval; en este caso, el comandante de las unidades de MCM dependerá del comandante de la *Task Force* o *Task Group* y sus cometidos serán los ya señalados.

Por una parte, podemos concluir que, para el empleo «tradicional» de la Fuerza de MCM, su dependencia operativa puede ser de un subcomandante de área e incluso de un comandante de área, pero también del ALFLOT. En este primer empleo, y de mantenerse su actual dependencia, es de suma importancia que no sólo ALMED tenga su OPCON, sino que con mayor frecuencia lo ostenten tanto el resto de los subcomandantes de área como el ALFLOT.

Por otra, que para mayor eficacia y éxito del empleo «no tradicional» de una Fuerza de MCM, ésta debería depender del ALFLOT, como así ocurre con las unidades de la flotilla de submarinos o aeronaves.



2.ª Escuadrilla dragaminas en Alicante durante las maniobras «ALICANT-94». Autor: José M.º de Pazos Liaño.

Doctrina

En materia de doctrina específica, en concreto de las MCM, es el conjunto de principios y normas que conducen a un mismo modo de actuar en ausencia de órdenes, sobre cualquier asunto relacionado sobre dicha materia. La doctrina ha de tener vida; esto es, nace, se desarrolla, se adopta, se difunde, se mantiene y evoluciona. La adopción oficial, por la Armada, de doctrina en cualquier materia es competencia del AJEMA.

En relación con las Juntas de Doctrina, no existe una específica para la Guerra de Minas. No obstante es necesario hacer dos observaciones:

- En primer lugar, que la Junta de Táctica (JUTAC) es competente en una serie de materias entre las que se encuentra la Guerra de Minas, si bien esta competencia es considerada bajo el punto de vista de la utilización óptima del conjunto de medios de combate y no del empleo de un arma o medio especializado por separado, ya que los métodos de utilización de éstos se establecen y estudian en las respectivas Juntas de Doctrina.
- En segundo lugar, que a COMTEMECOM se le autoriza a interrelacionarse con el presidente de la Junta de Utilización de Armas Submarinas (JUAS) para la creación, desarrollo, mantenimiento y evolución de la doctrina de MCM. No obstante, si acudimos al reglamento de las JUAS vemos que esa relación está suficientemente clara en todo lo relativo a las Armas Submarinas, entendiéndose por tales los equipos y artefactos con capacidad ofensiva y/o defensiva que, actuando en el agua; son de aplicación en la guerra naval, así como los sistemas de detección y control necesarios.

Aun a pesar de existir estas dos Juntas de Doctrina con cierta competencia respecto a la Guerra de Minas, se tiene mayor contacto con la Sección de Armas del EMA. Con el ánimo de ser rigurosos, es obligado apuntar que las relaciones con las JUAS y la JUTAC son poco frecuentes y, cuando las hay, las materias tratadas no son de suficiente importancia o bien se hace en segundo plano.

Desde hace años, las relaciones con la OTAN en el campo de la Guerra de Minas se han ido incrementando. Me atrevería a decir que actualmente son de una gran entidad si se compara con otras parcelas de la Guerra Naval. Sirvan como ejemplo las siguientes reuniones de periodicidad anual o semestral, y con prioridad I en cuanto al compromiso de asistir o no; PG/22, IEG/3, MWEEP, AMWC, MENACE, NMWC y MWWP. Normalmente, a las citadas reuniones asiste un oficial de la Flotilla de MCM como representante del EMA, por lo que es justo reconocer que la Flotilla dedica un considerable esfuerzo de trabajo y estudio. Muestra de ello es la publicación de una táctica experimental sobre densidad de minado que, salvo error u omisión, es de los pocos «EXTACs» de los que la Armada es responsable.

Personal

COMTEMECOM no tiene establecidas competencias directas acerca de la formación del personal de la Fuerza de MCM. No obstante, está autorizado a relacionarse directamente con el director de la Escuela de Armas de la Armada (EARMA) y con el presidente de la JUAS en lo referente a la instrucción de las dotaciones, y más concretamente en lo referente a utilización y mantenimiento de las Armas Submarinas.

Igualmente, en aquellos aspectos de formación complementaria relacionada con las MCM, deberá ser consultado para la programación de cursos y la designación de asistentes.

En este sentido, es oportuno hacer constar la importancia que tiene la asistencia al curso de *Mine Warfare Staff Office* (MWSOC) que se imparte en la Escuela de Guerra de Minas (EGUERMIN) de Ostende (Bélgica). Es muy necesario continuar con una asistencia de periodicidad anual y con ello mantener el nivel y actualización de conocimientos.

En cuanto a las dotaciones, y en concreto a los marineros profesionales, me gustaría llamar la atención sobre la escasez del citado personal en nuestras unidades. Es sabido que, respecto a la marinería profesional, la Flotilla de MCM tiene establecida una baja prioridad. No obstante, muy recientemente se han producido embarques que hacen ver el futuro con optimismo.

En la misma línea, y respecto a la enseñanza, es fácil constatar que con la simple lectura de convocatorias a cursos complementarios de la formación de grado básico puede uno darse cuenta de que la «coletilla» *prioridad Flota*, deja en desventaja a las dotaciones de la Fuerza de MCM.

Ante estas observaciones, cabe preguntarse si sería mejor que la Fuerza de MCM dependiera de la Flota. Si esto no fuera así, habría que llamar la atención acerca de la necesidad de incrementar el número de marinería profesional y reservar algunas plazas para cursos, o al menos fijar la misma prioridad que para los de la Flota a la hora de establecer los requisitos exigidos para su concesión.

Instrucción y adiestramiento

Como en cualquier otro aspecto de la Guerra Naval, los centros de adiestramiento, simulación, análisis y evaluación de la información son de la mayor importancia. En este sentido no lo es menos en el campo de la Guerra de Minas. La mayoría de las naciones de la OTAN están instalando, o mejorando, los ya existentes centros de Guerra de Minas, donde apoyados en ordenadores y complejas bases de datos se analizan las amenazas, se estudian y actualizan los levantamientos de fondos, se tiene en tiempo real la situación de disponibilidad de las unidades de MCM, se emiten tareas para las unidades, se adiestran sus dotaciones y, por último, se evalúan los resultados.

Recientemente, en la Flotilla de MCM se han tomado una serie de acciones que pudieran ser el embrión de ese Centro de Guerra de Minas. La primera de ellas ha sido la instalación de sistemas de combate elementales de diseño propio en nuestros cazaminas (SITCAM) y dragaminas (SITDRAG). La segunda, la creación de un Centro de Datos que permite almacenar toda la información, apoyar a los barcos y, por último, iniciar algunos ejercicios de simulación.

En cuanto al adiestramiento hay que decir que, finalizado un período de obras, el ciclo periódico y progresivo ideal de adiestramiento es: un alistamiento individual, una Calificación Operativa para el Combate (CALOPCO) y un período de disponibilidad operativa.

Para llevar a cabo una CALOPCO, COMTEMECOM cuenta con una Oficina de Valoración de Dragaminas (OVAD), que es la que efectúa la programación anual, controla los adiestramientos y, por último, los valora.

Durante el período de operatividad se llevan a cabo los siguientes tipos de adiestramiento:

- Adiestramiento de Escuadrilla (ocho al año).
- Adiestramiento de Flotilla (dos al año).
- Adiestramiento Avanzado Combinado (LINKED SEAS, años impares; RESOLUTE RESPONSE, años pares; DAMSEL FAIR, anual; OLIVES VERTES, años pares; ALCUDRA, años impares).

Dentro de los ejercicios exclusivamente de MCM, quizá sea el ALCUDRA el más importante. Esta afirmación viene justificada por el elevado número de participantes y por el gran esfuerzo de minado. A esto hay que añadir que es el único ejercicio de estas características que está organizado íntegramente por la Armada.

Con este adiestramiento progresivo se consigue que normalmente las unidades de MCM alcancen su mayor nivel de adiestramiento a la finalización del primer semestre. Posteriormente, después de los relevos a todos los niveles, se inicia un nuevo ciclo semestral hacia el mes de septiembre.

Conclusiones

A la vista de las misiones y cometidos «tradicionales» y «no tradicionales», la Fuerza de MCM debería depender, desde el punto de vista orgánico, de la Flota, siendo el ALFLOT quien ejerciera su OPCON. Ello no debería impedir que, con la debida frecuencia, determinadas unidades pasaran a depender de los subcomandantes de zona. COMTEMECOM continuaría siendo un Mando Orgánico subordinado al ALFLOT con las mismas responsabilidades que en la actualidad tiene asignadas.

Tanto desde el punto de vista orgánico como operativo, lo anteriormente expuesto traería consigo las siguientes ventajas:

- Mayor flexibilidad en el empleo de la Fuerza de MCM, que podría actuar en todo el espacio de interés estratégico sin necesidad de cambios de OPCON.
- Adecuación a la actual situación mundial, donde aparecen continuamente focos de conflictos y distantes escenarios, y donde la integra-

ción de unidades de MCM en agrupaciones navales es cada día más necesaria.

- Facilidad para la integración de unidades de MCM en futuras agrupaciones navales de la OTAN que puedan establecerse.
- Mayor disponibilidad y posibilidad de contar con medios de apoyo, sobre todo cuando las unidades llevan a cabo despliegues a zonas alejadas de su base habitual de estacionamiento.
- Mejor gestión del recurso de personal al estar todo el núcleo fundamental de la Fuerza de la Armada bajo un mismo Mando Orgánico.

Que la doctrina de MCM sea responsabilidad de la JUAS o de la JUTAC es poco práctico y no se ajusta a la realidad actual. Es perentorio la creación de una Junta de Doctrina de Guerra de Minas (JUMIN) dedicada específicamente a la Guerra de Minas, en general, y a las MCM, en particular.

Es conveniente la potenciación del Centro de Datos de Guerra de Minas y su posterior cambio a Centro de Guerra de Minas. Este centro asumiría los cometidos ya señalados, incrementaría las tareas de adiestramiento y apoyo a las actuales y futuras unidades de MCM, sería además la ubicación natural de la futura JUMIN y se relacionaría con los otros centros de Guerra de Minas existentes en la OTAN.

Comentario final

La organización es el sistema o conjunto de sistemas que se aplican para coordinar esfuerzos con el fin de alcanzar un objetivo común. Las circunstancias obligan a que la organización lleve en sí misma el medio de regenerar el organigrama o adaptarlo a las diversas situaciones.

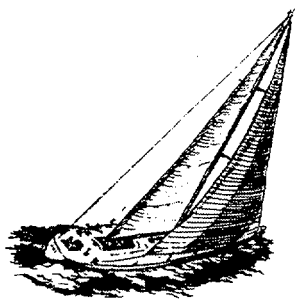
Como quiera que las respuestas o conclusiones obtenidas pueden no satisfacer al lector y, por otra parte, con seguridad, haya diferentes opiniones o puntos de vista, la intención ha sido eliminar esa sensación de asignatura pendiente y aportar soluciones para tratar de adecuar la Fuerza de MCM a la actual y futura situación estratégica y táctica.

Luis CAYETANO Y GARRIDO



BIBLIOGRAFÍA

- Reglamento General de las Juntas de Doctrina* (OMC 400, de 9-IV-1964).
Reorganización de las Fuerzas de MCM (OM 1.005, de 10-VIII-77 y OMC 56, de 27-VII-88).
Reales Ordenanzas de la Armada.
Creación de la Unidad de Buceadores de MCM (Orden Ministerial delegada número 212/84).
Estructura del Mando Operativo de las FAS (Orden Ministerial núm 7/89, de 3 de febrero).
Desarrollo de la estructura del Cuartel General, la Fuerza y el Apoyo a la Fuerza en la Armada (Orden 22/91, de 12 de septiembre).
Participación de la Armada en grupos de trabajo (Instrucción de Organización 003/92 de AJEMA).
ALFLOT como Mando Operativo Subordinado del Mando Operativo Naval (Orden 431/38768/1993, de 14 de junio).
Jane's Defence Weekly.
Navy International.
REVISTA GENERAL DE MARINA.



LOS CUARTELES DE INSTRUCCIÓN DE MARINERÍA, ESOS DESCONOCIDOS

Presentación



UALQUIERA que sea el destino en el que nos encontremos como profesionales de la Armada, existe un elemento común del cual dependen, en mayor o menor medida, el desarrollo y eficacia de nuestros cometidos: el marinero de reemplazo.

La misión de acoger, incorporar y formar a todos estos jóvenes que van a realizar en la Armada su servicio militar como marineros de reemplazo le corresponde a los cuarteles de instrucción de marinería (CIMs).

Dado que se trata de un destino muy específico, con excepción de quienes han estado destinados en un CIM, existe una idea muy difusa sobre sus funciones, organización, problemas, etc. Para hacer más amplio este conocimiento, voy a describir el funcionamiento y misiones de un CIM bajo la perspectiva de centro de formación militar y marinera del personal de reemplazo.

Como modelo, me baso en el CIM de Cartagena, pero por analogía, y con ligeras modificaciones, se puede hacer extensivo a los otros dos existentes en Ferrol y San Fernando.

Incorporación del personal de reemplazo a la Armada

En el proceso anual de reclutamiento todo el contingente de marineros de reemplazo (MR) es distribuido:

- En demarcaciones territoriales, en las cuales prestará su servicio militar.
- En llamamientos o períodos en que deberá efectuar su incorporación a filas.

En el ámbito de la Armada existen ocho demarcaciones territoriales, que son: Jurisdicción Central, Zona Marítima (ZM) del Cantábrico, ZM del Estrecho, ZM del Mediterráneo, ZM de Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla; y seis llamamientos anuales que corresponden a los meses de enero, marzo, mayo, julio, septiembre y noviembre.

Al efectuar la distribución del reemplazo anual, cada marinero queda encuadrado en una demarcación territorial y en un llamamiento. Quiero recordar que el servicio militar debe efectuarse preceptivamente en la demarcación territorial que le ha sido asignada ante su incorporación a filas; sólo excepcionalmente, y siempre contando con la voluntariedad del interesado, es posible el cambio a otra distinta.

Este reemplazo anual es distribuido por la Sección de Reclutamiento y Movilización de la Dirección de Gestión de Personal (SRM de la DIGPER) entre los tres CIMs (en términos de reclutamiento NIR o núcleos de instrucción de reclutas) para efectuar en ellos su período de formación básica. La incorporación se efectúa en los meses señalados para cada llamamiento.

El criterio actual de incorporación de los MRs a los CIMs es el siguiente:

- *CIM Cartagena*: se incorporan los destinados a la ZM del Mediterráneo y Baleares.
- *CIM San Fernando*: los destinados a la ZM del Estrecho (incluidos Ceuta y Melilla), ZM de Canarias y Jurisdicción Central.
- *CIM Ferrol*: los destinados a la ZM del Cantábrico.

Además de los MR, en los llamamientos 1.º, 3.º y 6.º se incorporan a los tres CIMs los voluntarios de la Cruz Roja del Mar de sus respectivas demarcaciones territoriales.

Regulación de los Planes de Instrucción

El 31 de diciembre de 1991 entra en vigor la nueva Ley del Servicio Militar (Ley Orgánica 13/1991), que fija la duración del mismo en nueve meses (hasta entonces era de doce). La citada ley establece las directrices generales para los planes de instrucción del personal de reemplazo.

La Instrucción 001/92 del Almirante Jefe de Personal, de 12 de julio de 1992, dicta normas para adecuar la incorporación, selección e instrucción del personal de reemplazo a la citada ley. Entre lo más destacable, podemos citar:

- La instrucción básica para los MRs se realizará en una primera fase, común a todos los componentes del llamamiento incorporados al CIM, con una duración de cuatro semanas.
- Los seleccionados para determinadas aptitudes: buceador, conductor, submarinos, etc., realizarán una segunda fase de formación, en ciertas unidades, antes de pasar a sus destinos definitivos.
- Se suprimen los cursos de formación para las aptitudes de cabo de marinería que se impartían en las escuelas de especialidad.
- Durante la permanencia en el CIM se efectuará una clasificación de todo llamamiento, en dos grupos:

- El grupo «A», compuesto por aquellos que fundamentalmente pasarán a desempeñar destinos a bordo y podrán alcanzar posteriormente el empleo de cabo. Éstos se clasifican en aptitudes y brigadas orgánicas similares a las de un buque.
- El grupo «B», constituido por el resto del personal.

Con posterioridad, ha entrado en vigor el Reglamento del Servicio Militar (Real Decreto 1410/1994, de 25 de junio) que dedica el Título III a regular las actividades, instrucción, adiestramiento y formación del marinero de reemplazo.

Misión y organización de los CIMs

A la vista de lo anterior, se deduce una doble misión para los cuarteles de instrucción de marinería:

- Una principal, que consiste en la instrucción y formación básica —en su doble aspecto militar y marinero— del personal de marinería de reemplazo incorporado a la Armada.
- Otra más específica, de clasificación y selección de todo este personal según sus conocimientos, aptitudes y preferencias, al objeto de permitir a las jefaturas de Personal de las zonas marítimas su asignación a destinos idóneos a su perfil personal.

Para el cumplimiento de estas misiones, el CIM cuenta con una estructura similar a otras dependencias, complementada por una más particular formada por la Jefatura de Instrucción y las brigadas en ella encuadradas, que tiene como cometido directo la formación básica de los marineros en período de instrucción (MPIs), tal como luego se verá.

Otras instalaciones que también tienen cometidos importantes por su apoyo a la labor formativa y de selección son las siguientes:

Gabinete de Psicología y Psicotecnia

Además de los cometidos de clasificación y selección, efectúa funciones de orientación y apoyo al personal que presenta problemas de adaptación o personalidad.

Circuito Cerrado de Televisión (CCTV)

Su misión es la proyección de cintas educativas como apoyo de las clases teóricas, así como proyecciones culturales y de ocio para el tiempo libre.

Centro de Cálculo (CC)

Su misión es prestar apoyo informático a las oficinas del cuartel. Actualmente se encuentran informatizados todos los procesos de incorporación, selección y clasificación de personal.

Oficina de Información al Marinero (OFIMAR)

Es el órgano de difusión dentro del CIM de todo tipo de información que pueda interesar tanto a los marineros de reemplazo como al personal profesional: cursos, becas, estudios, información turística, medios de transporte de la zona, etcétera. También presta apoyo y asesoramiento para solicitud de prórrogas, destinos, incorporación a las FAS, etcétera.

Enfermería/Servicio de Sanidad

Hay que señalar como cometidos específicos de este servicio en un CIM el estudio y valoración de aquel personal que en el momento de su incorporación manifiesta padecer algún defecto psico-físico que pueda ser causa de exención o aplazamiento para realizar el servicio militar, así como la clasificación, de acuerdo con el Reglamento de Reclutamiento, de aquellos marineros que por poseer algún tipo de padecimiento leve no son aptos para toda clase de destinos.

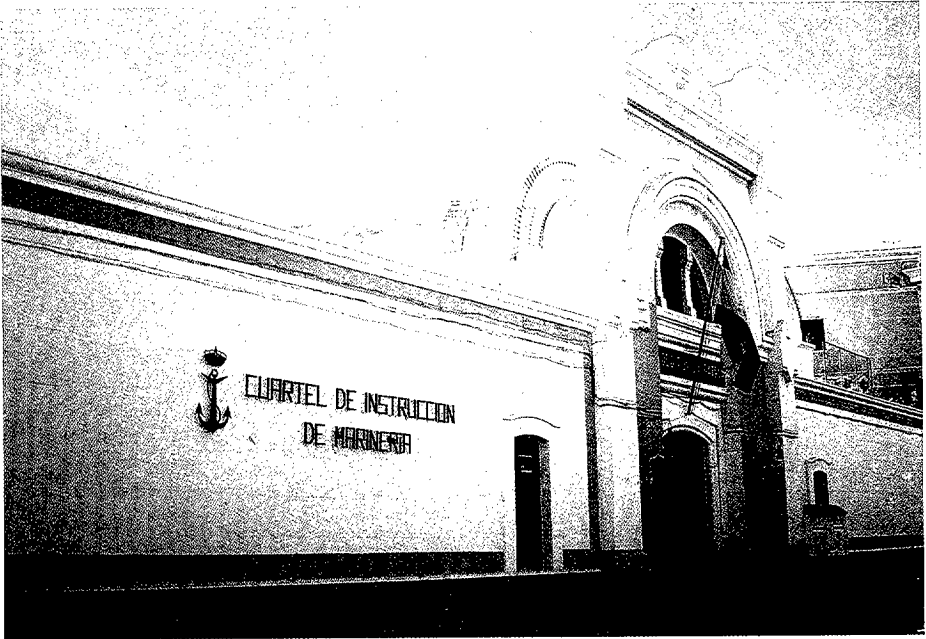
Procesos de clasificación y selección

Incorporación

El día de la incorporación, el mismo para los tres cuarteles de instrucción, es fijado por la DIGENSEM para cada uno de los seis llamamientos. La orden de incorporación es remitida a los futuros marineros por los centros de reclutamiento correspondientes.

Con su presentación en el CIM comienza para los «reclutas» un proceso de cambio cuya manifestación primera y más acusada es el paso de su variado y colorista vestuario de paisano a una total homeogeneidad creada por el uniforme de faena, junto con el «pelado» reglamentario. Esta mutación tiene lugar en unas pocas horas, pero vividas de forma intensa y agitada. En el argot del CIM es lo que se conoce por el «Ciclo Incorporación».

Comienza este proceso con la presentación, filiación y firma del documento de «Adquisición de la condición de militar de reemplazo». Continúa con el



Fachada principal del CIM de Cartagena. Autor: Burgos

corte de pelo, aseo personal, entrega y puesta del uniforme de trabajo y paso por la enfermería para vacunación, revista médica y exposición de posibles alegaciones. Simultáneamente, durante todo el ciclo, y de forma especial al finalizar el mismo, los oficiales, suboficiales y cabos de cada brigada efectúan su presentación informando sobre la programación, régimen del curso, organización, instalaciones del CIM, etcétera.

Durante esta fase se insiste en la detección de problemas personales y de adaptación del recluta al ambiente y organización del Cuartel.

Selección

El proceso de selección del personal de reemplazo tiene dos grandes objetivos:

- Clasificar a todos los componentes del reemplazo según su nivel cultural, aptitudes, personalidad y preferencias.
- Detección de psicopatologías, tales como problemas de adaptación, personalidad, bajo coeficiente intelectual, etcétera.

Las pruebas de selección las lleva a cabo el Gabinete de Psicología del centro a partir del día siguiente a la incorporación. Se basan en los datos manifes-

tados por los interesados sobre profesión, estudios, voluntariedad y preferencias, así como en los resultados de la Batería de Aptitudes y Cuestionario de Personalidad (en vigor en las FAS) que realizan todos los marineros.

Por medio de la Batería de Aptitudes, junto con la voluntariedad expresada, se efectúa su clasificación en grupos «A» y «B». Para completar la clasificación, se efectúa un reconocimiento médico específico a todos los que van a ser clasificados en algunas de las siguientes aptitudes: buceador, conductor, cocinero, operador sonar y torpedistas, electricistas y mecánicos de submarinos.

También se remiten al Hospital Naval, para revisión y valoración psiquiátrica, todos aquellos que manifiesten alteraciones psicológicas en las pruebas de personalidad o muestren un bajo coeficiente intelectual.

En este proceso, el personal que se incorpora con destino asignado según la Oferta de Plazas (OPLA) sólo puede ser seleccionado para aptitudes o cometidos compatibles con el destino que tienen concedido, el cual se le debe respetar.

Período de formación básica en el CIM

A partir de su incorporación al CIM, el marinero de reemplazo es asignado a una brigada del Batallón de Instrucción. Es dentro de «su» brigada donde va a desarrollar todas las actividades de formación militar y marinera, sus guardias y servicios.

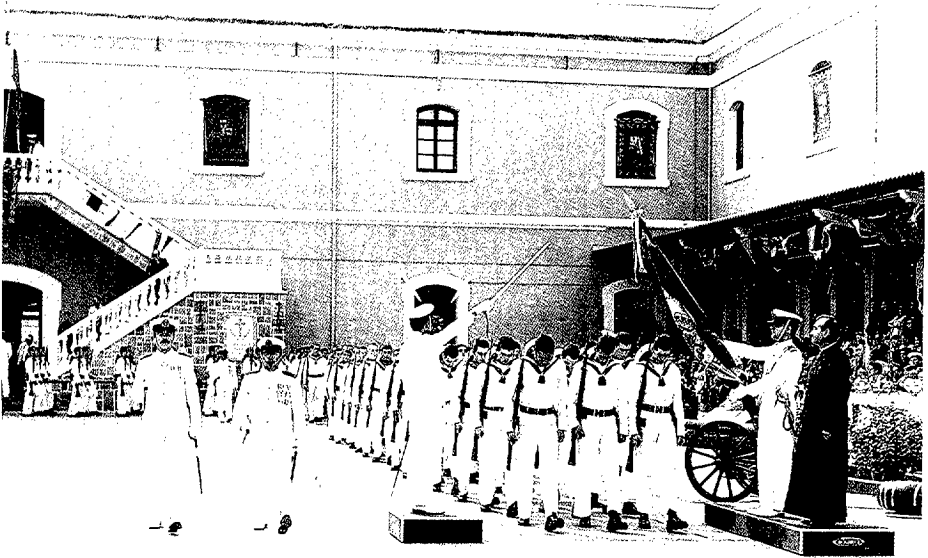
Son los mandos de esta brigada, un teniente de navío, un suboficial superior, tres suboficiales y varios cabos monitores de instrucción, los encargados de impartir las clases previstas en los planes o guiones de lección.

Como se ha indicado, el período de formación básica en el CIM ha quedado fijado en cuatro semanas, con lo cual, si tenemos en cuenta días festivos, guardias, pruebas de selección, vestuario, etcétera, la programación de clases se hace sobre la base de quince días lectivos.

De forma abreviada, las materias teóricas y prácticas que se enseñan son:

- Instrucción militar, con y sin armas.
- Empleo y funcionamiento del F/A cetme y pistola.
- Insignias y distintivos.
- Cultura naval y seguridad interior.
- Educación física y deportes.
- Conferencias sobre sanidad, formación humana, seguridad vial y convocatorias de tropa y marinería profesional.

Durante el curso se realiza un ejercicio de tiro con F/A cetme (cada marinero dispara un cargador con 10 tiros). Igualmente tiene lugar un acto de lectura de Leyes Penales.



Refrendo del Juramento. Autor: Burgos.

Finaliza este período con la ceremonia solemne y pública del Juramento de Fidelidad a la Bandera.

Al día siguiente tiene lugar el desembarco a los destinos asignados. Como excepción, los seleccionados como buceadores, conductores y determinadas aptitudes de submarinos pasan al CBA, Parque de Automóviles y Escuela de Submarinos para ampliar su formación antes de la incorporación a su destino definitivo.

Para el resto, la instrucción recibida será completada con el aprendizaje en el propio destino.

Algunas cifras

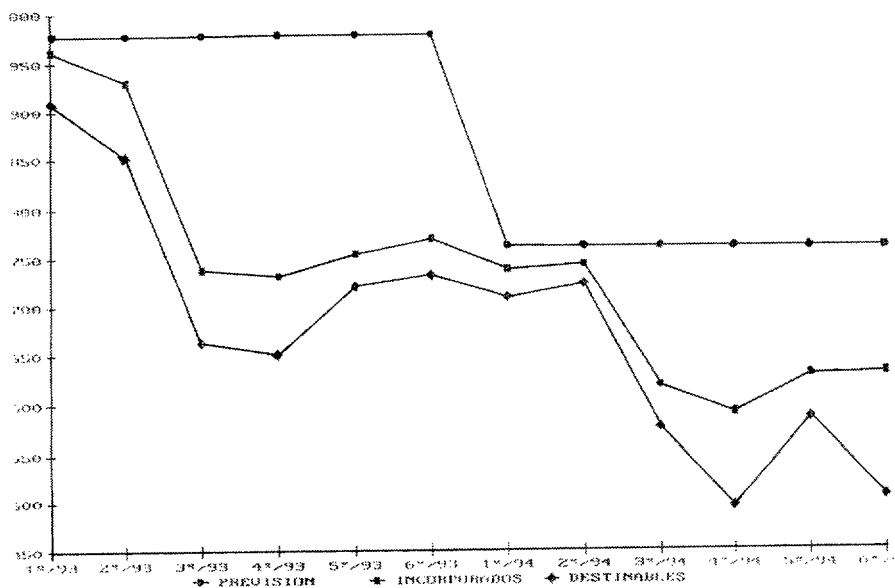
A modo de resumen de la actividad global desarrollada en un año, he aquí algunas cifras referidas al contingente de 1994 en el CIM de Cartagena:

Personal previsto incorporarse (según contingente anual)	4.852
Personal incorporado efectivamente	4.218

Porcentaje de marineros que causa baja durante el período formación por motivos psicofísicos.....	6% (1)
Porcentaje de personal clasificado como «analfabeto funcional».....	4,7%
Porcentaje de personal que manifiesta no haber finalizado instrucción básica completa (EGB).....	19%
Personal incorporado con destino concedido (según la OPLA).....	14%
Total de aptitudes-especialidades seleccionadas en grupos «A» y «B».....	25
Número total de marineros seleccionados para las citadas aptitudes en cada llamamiento.....	250

En el gráfico anexo se muestra la evolución del personal de marinería en el CIM de Cartagena con los siguientes datos: Previsión de incorporación según contingente anual/Incorporados reales/Personal destinable al final del período de formación.

Evolución Personal Incorporados
Destinable Años 93/94



(1) Es de señalar el elevado número de marineros que causan baja al ser clasificados como excluidos o con aplazamiento (superior al 5 por 100 en todos los llamamientos), unos por no haber sido filtrados adecuadamente en los centros de reclutamiento y otros (los más) porque ni siquiera han acudido a ellos a exponer sus lesiones o padecimientos.

Observaciones generales

Proceso de selección

Un hecho que debe influir en el proceso de formación del marinero de reemplazo es la aparición de la tropa y marinería profesional. Es lógico que sean éstos los que pasen a desempeñar los cometidos más técnicos o específicos en todos los buques y unidades, pasando el marinero de reemplazo a efectuar misiones generales o que no requieran una especial preparación. Por ello se debe modificar el actual proceso de selección, reduciendo el elevado número de aptitudes existentes y dejando exclusivamente aquellas que realmente van a desempeñar en sus destinos. Con ello se reduciría el elevado tiempo dedicado a la selección en beneficio de la formación general.

Ascenso a cabo de marinería

La citada Instrucción 001/92 del ALPER establece que el personal seleccionado en el grupo «A», «a partir de los dos meses de su destino a bordo y que haya demostrado haber alcanzado el nivel de instrucción adecuado, podrá adquirir el empleo de cabo a propuesta de comandantes de buques y unidades», por nombramiento del ADIGPER.

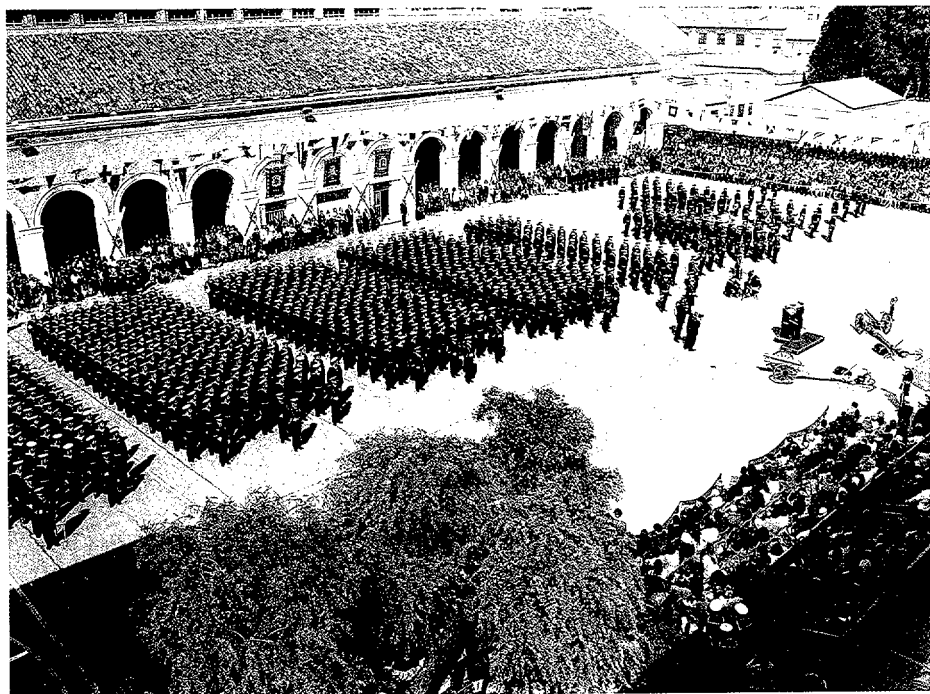
Considero excesivamente restrictiva esta norma que, en sentido estricto, impide se proponga para ascenso a un marinero no perteneciente al grupo «A». Nada hace suponer que cualquier otro marinero, una vez integrado en su destino, no pueda desempeñar sus cometidos con tal interés, eficacia y dedicación que se haga merecedor para sus mandos directos de un ascenso a cabo, con independencia del grupo en el que fue clasificado en el CIM.

Instalaciones

Los actuales CIM se encuentran instalados en edificios muy antiguos que, excepto el de San Fernando, fueron construidos para otros fines distintos a los que ahora desempeñan. Esto hace que, a pesar de las sucesivas adaptaciones y el cuidado en mantener las instalaciones lo más confortables y dignas posible, no estén a la altura de los requerimientos actuales en cuanto a normas de habitabilidad, servicios e instalaciones de tipo educativo, deportivo, de expansión, etcétera.

Consideraciones sobre el destino

El personal profesional destinado en el CIM, tanto civil como militar, pretende que la puerta de acceso a la Armada de los marineros de reemplazo



Jura de Bandera MRs y METPs, abril 95. Autor: Burgos.

resulte amplia, acogedora y libre de temores, a la vez que su salida hacia los diferentes destinos sea llevando un nivel de conocimientos básicos que les permita adaptarse a ellos con facilidad y cumplir sus cometidos con eficacia.

Esto se logra con un esfuerzo diario, y creo que poco valorado, por parte de este personal. Su misión comienza por demostrar a los que se incorporan que sus actitudes de rechazo y recelo ante su servicio militar no tienen razón de ser; continúa tratando de despertar su interés y motivación por lo que se les enseña (dentro de una actitud muy generalizada de indiferencia y apatía hacia unos temas o un período en el cual «hay que limitarse a lo imprescindible») y finaliza cuando, después de la Jura, los marineros desembarcan de «su» CIM con la idea de que el período de instrucción sí les ha servido para algo.

Estos objetivos se superponen con el conocimiento y solución de alegaciones sobre problemas personales, familiares y de salud que se plantean durante todo el período.

Se nos considera un destino de «tercera división» a efectos de plantillas (para el CIM todo el mundo vale), de formación (los instructores no tienen acceso a cursos de capacitación pedagógica), de asignación económica (no se cobra profesorado, dedicación especial, etc.), y de modernización y mejora de instalaciones.

Por otra parte, los cometidos a realizar y los problemas tienen un período de repetición muy breve (2 meses); cambian las caras, los nombres, pero el resto es igual. Siempre se parte de cero y en el momento en que se empieza a ver el fruto del trabajo realizado llega la Jura, el desembarco y... vuelta a empezar.

Por supuesto que el orgullo y satisfacción del personal del destino se produce cuando se aprecia el profundo cambio que en tan breve tiempo experimentan los marineros, cuando en la Jura los compañeros y familiares comentan su extrañeza por la labor realizada en poco menos de tres semanas y cuando el día del desembarco los mismos marineros, se despiden de los mandos de su brigada con agradecimiento y comprensión a su misión.

Con estas reflexiones quiero que se conozca mejor y, ¿por qué no?, se valore la misión de las dotaciones de los CIMs, que con su trabajo tratan de conseguir que el marinero de reemplazo llegue al resto de los destinos con la mejor formación posible.

Conclusión final

No hace falta que me extienda en consideraciones sobre la dificultad creciente de instruir a personas que se incorporan al Servicio Militar «por obligación» y sin motivaciones por adquirir unos conocimientos y una formación militar y marinera que consideran «no les van a servir de nada». También son evidentes los cambios legislativos que sobre el Servicio Militar se han producido en los últimos años (nueva Ley, Reglamentos del Servicio Militar y de Reclutamiento, Normativa sobre instalaciones, acuartelamientos, etc.).

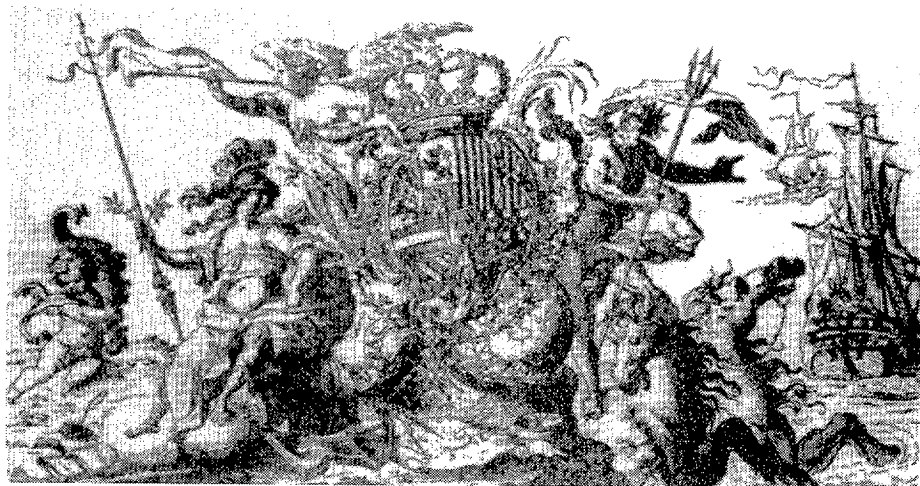
Esto debe llevar consigo la adaptación y modernización de los cuarteles de instrucción, en su doble vertiente —habitabilidad y servicios y centro formativo—, a las necesidades actuales. Es necesario actualizar instalaciones y medios didácticos, selección y formación pedagógica de sus instructores y, por supuesto, definir y elaborar los planes y programas de formación y adiestramiento de acuerdo con los criterios sobre cometidos y funciones que han de desempeñar los MRs; planes que, al menos en los últimos cinco años, no se han modificado.

Jesús GONZALO HERNÁNDEZ





*Nuestra Señora del Carmen, iglesia parroquial Santa Eugenia de Ribeira (Pontevedra).
Autor: Enrique Bartolomé y Cela.*



HISTORIAS DE LA MAR

EL VALOR CONSCIENTE (1)



LGUNAS veces, quizá las más, un acto de valor está caracterizado por las circunstancias que lo rodean. Así, las situaciones desesperadas empujan al espíritu humano a actos de un heroísmo supremo. Pero otras veces, estas circunstancias, aun engendrando situaciones también desesperadas, dan al valor, al heroísmo, unos cauces de consciente serenidad, a sabiendas de que al final llega la muerte inexorable, y se la acepta, apurando y ennobleciendo el cumplimiento del deber. El valor, pues, presenta dos caras: la del acto heroico, con riesgo de la propia vida, defendiendo a toda costa, por ejemplo, una posición asediada por el enemigo, o entregando la vida, sin pensarlo dos veces, para salvar la de los compañeros, como hizo el soldado de Infantería de Marina Lois; y la otra cara es la que, también como ejemplo, relatamos aquí.

Los hechos a los que nos referimos ocurrieron en abril de 1910, en Japón.

(1) (En nuestra *Miscelánea* núm. 23.705 —agosto-septiembre, 1993—, y bajo el título «Sangre fría», reseñábamos brevemente este extraordinario suceso. Hoy ampliamos sus detalles, con el dato valioso de que la Marina Imperial tuviera la atención de hacer llegar a la nuestra tan edificante y conmovedor documento.)

El submarino de dicha nacionalidad número 6, al mando del alférez de navío Sakuma, al hacer inmersión en unos ejercicios de rutina, se sumergió por debajo de la cota prevista, y al tratar de cerrar la válvula correspondiente se rompió la cadena que la gobernaba, con lo que se inundó la popa, y el submarino se sumergió con una inclinación de 25°, sin posibilidad de volver a la superficie. Consciente de ello, su comandante redactó con espíritu sereno el informe correspondiente a esta situación irreversible que, como ejemplo de lo que es el espíritu militar y de lo que significan los conceptos de la responsabilidad del mando y del cumplimiento del deber, reproducimos íntegra y literalmente para nuestros lectores:

«*Testamento de Sakuma, comandante del submarino.*— Yo no tengo verdaderamente excusa por haber echado a pique un submarino de Su Majestad y haber quitado la vida a mis subordinados a causa de mis imprudencias; pero cada uno y todos los que componen el personal del submarino han cumplido completamente con su deber y han procedido en todas las cosas con la mayor sangre fría hasta su muerte. Nosotros morimos por la Patria, cumpliendo nuestros deberes, y por tanto, en este concepto nada tenemos que sentir; lo que yo siento solamente es el temor de si lo ocurrido se interpreta mal y es causa de que se llegue a un fracaso en el desarrollo y progreso de los submarinos. Suplico a mis jefes y compañeros que trabajen cada vez con más celo y no interpreten mal este accidente, sino que por el contrario estudien todo lo posible para el mayor desarrollo y progreso de los submarinos. Si esto es así, nosotros no tendremos nada que lamentar.

»*Causas del accidente.*— En el momento de ponernos a navegar bajo el nivel del mar con gasolina, como el submarino se sumergió demasiado, tratamos de cerrar la válvula-compuerta, pero la cadena se rompió, y aun cuando entonces la cerramos a mano, fue demasiado tarde, el agua inundó la popa y el submarino se hundió con una inclinación de 25° aproximadamente.

»*Estado después de habernos ido a pique.*— 1°) La inclinación del submarino con el fondo es de 13° aproximadamente.— 2°) La luz eléctrica se apagó a causa de que la caja de distribución de las corrientes fue inundada por el agua. Los hilos conductores se quemaron, produciéndose gases asfixiantes que nos hacen difícil la respiración. El submarino se sumergió a eso de las diez de la mañana del día 14. Bajo la presión de esos gases irrespirables, tratamos de echar agua al exterior por medio de la bomba de mano. Al mismo tiempo que nos hundíamos, achicamos agua del departamento estanco principal. A pesar de que la luz se apagó y que no veíamos, yo he comprobado que se consiguió achicar por completo el agua en el compartimiento estanco principal. Era completamente imposible utilizar las corrientes eléctricas. El líquido eléctrico se derramó pero poco. El agua del mar no entró. No se han producido gases de cloro. El aire que queda es aproximadamente 500 “pounds”. No queda más

que la bomba de mano para nuestro sostén. (Lo anterior ha sido escrito con la luz de la torre de mando). A causa del agua que ha entrado, la dotación tiene la ropa completamente mojada y siente frío. Yo he aconsejado siempre que el personal de los submarinos debe de estar atento a los más insignificantes detalles, tener sangre fría y obrar con gran valor, si no no se podrá nunca esperar el desarrollo de los submarinos, y por tanto, no se debe tampoco proceder con demasiada timidez ni vacilar. En este mundo puede que haya personas que se burlen de lo que digo después de este accidente, pero yo estoy completamente convencido de que en lo que acabo de decir no hay error. El aparato de profundidades de la torre de mando indica 52, y a pesar de que se ha hecho todo lo posible para echar agua afuera, hasta las doce estaba fijo, sin variación. La profundidad de este lugar debe de ser de unas 10 brazas. Creo que no me equivoco. Es necesario que los oficiales y hombres que se nombren para los submarinos se elijan entre las personas de mayor valor y superioridad de cualidades, porque de lo contrario se encontrarán dificultades en casos parecidos. Felizmente, todo el personal de este submarino ha cumplido con su deber. Yo estoy satisfecho. Yo, siempre que salía de mi casa, contaba con morir, y por esta razón mi testamento está en el cajón de la cómoda, en Karasagi.

»*Testamento oficial.*— Con el más profundo respeto me permito suplicar a Su Majestad que se digne prestar su alta protección a fin de que las familias de mis subordinados no tengan dificultades para vivir. En mi pensamiento no queda ya más preocupación que ésa. Mi saludo a los señores siguientes: (perdón si no van escritos por orden). El ministro Saito, contralmirante Shimamura, contralmirante Fujū, capitán de navío de primera Nawa, capitán de navío de primera Yansashita, capitán de navío de primera Nalita. (La presión del aire aumenta, siento como si la membrana del tímpano en los oídos fuera a romperse). Capitán de navío de segunda Oguri, capitán de navío de segunda Matsumura (Kiko) (es mi hermano mayor), capitán de navío de segunda Furra Koshi, profesor Nalita Gotaro, profesor Ikuta Kokinji. (Doce y media respiración extraordinariamente penosa. Creía que la gasolina hacía explosión, pero estoy trastornado por la gasolina). Capitán de navío de segunda Nakano. Son las doce y cuarenta minutos...»

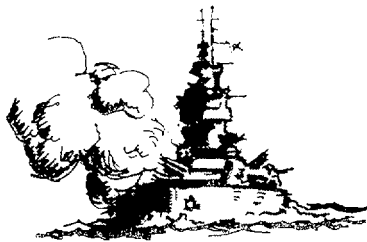
Aquí termina este objetivo informe final, marcado por la pérdida del sentido, previo a la muerte, de un oficial que antepuso a cualquier otro sentimiento el del cumplimiento del deber, basado, como dice textualmente, en la idea de que: «Nosotros morimos por la Patria, cumpliendo nuestros deberes, y por tanto, en este concepto nada tenemos que sentir».

Digamos por último que dicho informe, recuperado una vez puesto a flote el submarino siniestrado, fue remitido por cortesía del ministro de Marina nipón a nuestra embajada en Tokio, acompañado de una carta del secretario

del ministro a nuestro entonces agregado militar, comandante Herrera de la Rosa, en la que se decía: «...y me permito ofrecer a la Marina de vuestra noble nación como un recuerdo y que os ruego tengáis la bondad de hacer llegar a su destino...».

Este documento fue depositado en nuestro Museo Naval.

J. L. T.





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.

24.169.—Hace cien años

Comienza el cuaderno de julio de 1895 con un artículo titulado *Recuerdos de antaño. El submarino*; es su autor el teniente de navío de primera clase don Luis Pérez de Vargas; se refiere al fallecimiento de Isaac Peral, «el digno Oficial de nuestra Armada, el hombre de extraordinaria perseverancia, de inagotable actividad y de profundo saber, mi antiguo amigo y compañero, ha dejado ya de sufrir»; hace un encendido elogio de éste y se refiere a las mil contrariedades por las que tuvo que pasar con motivo de su invento. Sigue *Los*

destruye-torpederos, tomado de «The Engineer», se trata de una conferencia, *meeting*, celebrada en el *United Service Institution* en Londres, por mr. John Thornycroft F. R. S., el «17 de mayo último», sobre «destruye-torpederos» (*Torpedo boat Destroyers*), que aquí extracta. Continúa con *Socorros á los heridos y á los náufragos de las guerras marítimas*; es conclusión del número anterior; se refiere aquí a los «Socorros sanitarios durante el combate». *Electrodinámica elemental*, viene del número anterior; se refiere a «Apuntes explicados en la Escuela de Maquinistas de Cartagena por el teniente de navío profesor de la misma don Baldomero Sánchez de León», continúa. *Crucero «Reina Mercedes»*. «Construcción de una espadilla con los recursos de á bordo», por don José Cabanillas y don José Arancibia. *Observaciones de precisión con el sextante*, por el conde de Cañete del Pinar, capitán de fragata retirado, con un *Prólogo* del director del Instituto y Observatorio de Marina de San Fernando don Juan Viniestra; sigue con una *Introducción* y el *Capítulo Primero*, «Observaciones de precisión», continuará. *Ministerio de Marina. Real Decreto de 13 de junio de 1895*, sobre atribuciones del ministro de Marina y dependencias de éste. Otro *Real Decreto*, de la misma fecha, aprobando el «Reglamento para el régimen interior del Ministerio de Marina». *Vocabulario de las pólvoras y explosivos modernos. Apéndice*, la A, desde acetileno a azúcar fulminante, continuará. *Necrología*, de don Juan González y López, capitán de Infantería de Marina, que «es la primera víctima que la Marina registra en la actual campaña de Cuba».

En *Noticias Varias* encontramos, entre otras: *Honras fúnebres*, celebradas el día 26 del pasado en la iglesia de San Antonio de los Alemanes «de esta corte» por las víctimas del naufragio del crucero *Reina Regente*, costeadá por la Hermandad del Refugio. *El teléfono en China y en el Japón*, su empleo durante la guerra entre estas dos naciones, cuyas noticias «han causado extrañeza en Europa por la rapidez con que han sido transmitidas». *La escuadra de instrucción*, «Después de haber asistido á las fiestas de inauguración del Canal del Norte y haber visitado algunos puertos dinamarqueses, franceses é ingleses, la escuadra de instrucción está próxima a rendir viaje en Ferrol. En todas las poblaciones visitadas, nuestros marinos han sido objeto de las mayores pruebas de cariño, consideración y respeto». *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 22 de junio de 1895. Varias láminas acompañan al cuaderno.

J. F. G.

24.170.—Lampazo



Se ha aireado recientemente que el utensilio llamado fregona fue inventado en 1956 por el ingeniero Manuel Jalón. Sin embargo, esto es motivo de cierta perplejidad para quienes ya lo conocíamos desde mucho antes, pues su uso a bordo, con el nombre de *lampazo*, se remonta a tiempo inmemorial. Véase, si no, lo que dice un «Vocabulario Marítimo» del siglo XVII:

...También llaman Lampazos á vnos escobones de filástica, con sus palos y se arrojan á la Mar, atados con vn cabo para que se mojen, y con ellos lavan las cubiertas, y costados.

Como quiera que la confección de este utilísimo artilugio no requiere tecnologías avanzadas, como ahora se dice, hemos de inferir que su «reinvento» pudo ser debido al habitual desconocimiento de las cosas de la mar, o quizá a la incorporación del balde con escurridor, ya que la operación de «arrojarlo a la mar para que se moje» es bastante difícil en su empleo doméstico, si no hay algún océano a mano.

De cualquier manera, deberíamos reivindicar la palabra *lampazo* (que es también el nombre de cierta planta) en lugar de fregona, ya que ésta, en su primera acepción (diccionario de la R. A. E., edición de 1984) sirve para designar a la persona que friega, «generalmente en sentido despectivo». Y no ignoramos las presiones de ciertas tendencias para eliminar del diccionario palabras consideras «machistas».

G. Y.

24.171.—Proyecto de escuadra nacional inexpugnable



Después que el lector lea la *Miscelánea*, es de esperar que dará la razón al autor del título, que no es el que esto escribe.

Con fecha 29 de diciembre de 1901, el capitán honorario del Ejército don José Egea

presentó al ministro de Marina —lo era a la sazón don Joaquín Sánchez de Toca y Calvo— un *proyecto de escuadra nacional inexpugnable*, «sin gravamen para el Estado»; después de un detenido estudio, nos figuramos, el tal «proyecto» fue desechado.

El contraalmirante don Ricardo de la Guardia, en sus «Datos para un cronicón...», del que tomo la noticia, hace al final un acertado comentario. Veamos:

«Consistía en 2 grandes buques, llamados *Fortalezas Flotantes* de 250 metros de eslora, 59.000 toneladas de desplazamiento y 40 millas de andar. Su coste, 69 millones de pesetas cada uno.

4 acorazados de 180 metros, 31.500 toneladas y 40 millas, a razón de 40 millones.

Un crucero protegido de 150 metros, 20.000 toneladas y 40 millas. Valor 32 millones.

10 torpederos insumergibles, de 69 metros, 1.140 toneladas, 100 millones.

A estos buques se les asignaba mucha artillería a razón de 40 millones. El coste total, incluyendo diques nuevos, ascendía a 368 millones que el Sr. Egea proponía obtener desahogadamente sin nuevos gravámenes, formando unas colonias con los penados de toda España, para explotar terrenos incultos, canalizar ríos y otras obras agrícolas.

La lucubración más o menos utópica de dicho señor era desde luego ingeniosa, y los modernos *dreamnought*, aparecidos algunos años después, vinieron en cierto modo a apoyar su idea primordial, deshechada en conjunto por una real orden de 1902, que desconozco».

¿Qué diría la tal real orden, que yo también «desconozco»? Aunque quien esté interesado en conocerla puede, con un poco de paciencia, recurrir a la «Colección Legislativa».

J. F. G.

24.172.—Biografía breve



Traemos aquí la del teniente general de la Armada don Andrés de Pez; nacido en Cádiz el año 1653, comenzó a servir en la Armada de la guarda de la Carrera

de Indias a la edad de 16 años, adquiriendo una bien ganada reputación de «excelente cosmógrafo y náutico». Fue alcaide del castillo de San Juan de Ulúa (Veracruz); capitán de mar y guerra, llevando ya el título de general; por el año 1693 reconoció la bahía de Santa María de Galbe, en la Florida, donde, años después y por consejo suyo, se fundó la ciudad de Panzacola.

Durante la guerra de Sucesión (1701-1714), el año 1707, con la capitana *Nueva España* y un patache, llevó a Brest 1.000.000 de pesos que el comercio mejicano había ofrecido al rey Felipe V. Navegó después por las costas españolas, como segundo del conde de Fernán-Núñez, y, al siguiente año, siendo ya «almirante de las galeras» pasó a La Habana y Veracruz, en cuyas aguas sostuvo un combate contra una escuadra inglesa de cinco navíos y un brulote. En los comienzos de marzo de 1710 regresó a la península, mandando una flota de galeones, en muy difíciles circunstancias, consecuencia de la citada guerra, fundeando en Cádiz.

Durante los años 1712 y 1714, con escasas fuerzas navales, cooperó al sitio de Barcelona, en unión de las del mando del marqués de Mari y de don José Gutiérrez de los Ríos, conde de Fernán-Núñez. Acabada la guerra pasó a Cartagena, donde tomó el mando de una escuadra que debería pasar a Génova a fin de conducir a España a doña Isabel de Farnesio, para su casamiento con Felipe V, pero, al final, ésta decidió hacer el viaje por tierra.

Al reformarse el Consejo Supremo de la Guerra se le designó jefe de su sección de Marina (27-VIII-1715) y, más tarde, sin cesar en este cargo, gobernador del Consejo de Indias (6-I-1717). Grande fue la actividad que don Andrés desarrolló en el ejercicio de éstos, su amistad con don José Patiño, ministro e intendente general de Marina, se lo facilitaron. Así, en el año 1717, dispuso pasasen a Cádiz los tribunales de la Casa de Contratación y Consulado de Sevilla, y que aquel puerto fuese el único para comerciar con las Indias. Sin cesar en estos cargos fue nombrado secretario de Estado y del despacho universal de Marina (14-I-1721); creó también Pez el Ministerio de Marina.

Muchas fueron las atenciones que recibió por los méritos contraídos, dándosele en Madrid su nombre a una calle «que atraviesa de la corredera baja de San Pablo a la Ancha de San Bernardo». Falleció en Madrid el 9 de marzo de 1723, costeando el rey sus exequias, «que fueron muy lucidas, y a las que concurrieron los primeros dignatarios del Estado y lo más selecto de la corte de España», siendo «imperecedera la memoria de don Andrés de Pez, como marino, como militar y como honrado y benemérito funcionario» (Galería biográfica de los generales de Marina..., F. de Paula y Pavía).

J. F. G.

24.173.—El Cantábrico y las ballenas



Desde Higer hasta Ortegual se pescaba la ballena hasta que se terminó.

Conocemos muchos testimonios, entre ellos los recogidos por Fernández Duro, alguno curioso, como el manuscrito de 1627 titulado: «Diezmos sobre las ballenas que se cogían en Candás y Luanco y se pagaban a la Catedral de Oviedo», pero lo que nos ha movido a la curiosidad es la ballena de la heráldica de las villas del Cantábrico y del Madoz. Hemos extraído lo siguiente, que no pretende ser lista exhaustiva:

Fuenterrabía: en el tercer cuartel figura un navío envergado y ballena arponeada.

Guetaria: una ballena muerta.

Motrico: en campo de azur un esquife con un hombre en ademán de sujetar una ballena que tiene clavado un arpón.

Bermeo: una cabeza de hombre y debajo dos lobos y un barco bogando con remos tras una ballena.

Lequeitio: una chalupa aferrando una ballena, encima un lobo y por timbre, en la corona, un castillo con dos cabezas de reyes moros.

Laredo: escudo cuartelado con castillo, árbol, navío y ballena.

Además de los emblemas heráldicos, en Llanes y en Gijón queda conciencia de la existencia de las Casas de las Ballenas, luego conocidas como factorías.

J. B. N.

24.174.—El color blanco de los hospitales



Una disposición de 9 de junio de 1922, haciéndose eco de otras de Guerra

de 6 de octubre y 13 de diciembre de 1921 imponía el color blanco en los hospitales de Marina. De este color —esmalte blanco al temple— debía revestirse en lo sucesivo todo el menaje de enfermería —camas, mesillas de noche, etc.— existente en los hospitales navales y, por supuesto, el que se adquiriese en lo sucesivo, tanto para reemplazo como para nuevas atenciones.

Las razones que se esgrimían para este cambio eran «por elementales preceptos de higiene, de estética y consideraciones de visualidad y limpieza», así como por «la conveniencia de mantener la uniformidad posible en cuanto afecta a los servicios de los Hospitales militares de Guerra y los departamentales de la Marina...».

Se matizaba que este revestimiento del comentado material soportaría «sin deterioro los frecuentes lavados a que ha de ser sometido».

El color blanco se hacía igualmente reglamentario para los cubrecamas o colchas «que habrán de ser de tejido de algodón».

Si bien se daba prioridad para este cambio a las salas de cirugía, debía extenderse a todas las del hospital de una manera progresiva.

La iniciativa de este cambio partió de la Jefatura de los Servicios Sanitarios de la Armada, cuyo general jefe era el inspector de Sanidad don Federico Montaldo y Pero, y fue aprobada por unanimidad por la Junta Superior de la Armada, integrada por el almirante don Gabriel Antón e Iboleón —presidente— y los señores vicealmirante don Salvador Buhigas Abad, el intendente general Manuel Arjona Subiela, el auditor general don Fernando González Maroto, el inspector general de Sanidad don José Rodríguez Uller, el ya mencionado don Federico Montaldo y el contralmirante don José González Billón. El secretario era el capitán de navío don Angel Cervera y Jácome.

Desde esa época, el color blanco será el dominante en nuestros hospitales.

M. M. C.

24.175.—Almirante



En las «Partidas» regulaba el Rey Sabio la autoridad y dignidad del

almirante en los siguientes términos:

«Cual debe seer el almirante de la mar, et como debe seer fecho et que poder ha.

Almiral es dicho aquel que es cabdiello de todos los que van en los navios para facer guerra sobre mar; et ha tan grand poder quando va en flota que es así como hueste mayor, o en el otro armamento que se face en lugar de cabalgada, como si el rey mesmo hifuese... Et por este poderio que ha tan grande debe ante seer mucho escojido el que quisieren facer almiral, catando que haya en sí todas estas cosas; primeramente que sea de buen linaje para tener vergüenza, et de sí que sea sabidor de fecho de la mar et de la tierra porque sepa lo que conviene de facer en cada una dellas, et que sea de grand esfuerzo; ca es cosa quel conviene mucho para cometer et facer daño a sus enemigos et otro sí para apoderarse de la gente que trojere, que son homes que han siempre meester justicia et grand acabdellamiento; et otro sí debe seer mucho granado porque sepa bien partir lo que hobiere con aquellos que han de ayudar et le servir... et sobre todo le conviene que sea leal de guisa que sepa amar et guardar al señor et a los que van con el, et eso mesmo de no facer cosa que mal le esté.»

Su nombramiento revestía gran solemnidad:

«Et el que desta guisa fuere escojido para ser almiral, quando quisieren facer debe tener vegilla en la iglesia como sí hobiese de seer caballero; et otro dia debe venir antel rey vestido de ricos paños de seda, et hale de meter una sortija en la mano diestra por señal de la honra quel face, et otro sí una espada desnuda por el poder quel da, et en la siniestra mano un estandal de la seña de las armas del rey por señal del acabdellamiento quel otorga. Et estando así debel prometer que non esquivara muerte por amparar la fe et por acrescer la honra et el derecho de su señor, et por pro comunal de su tierra, et que guardara et fará

guardar lealmente todas las cosas que hobera de facer segunt su poder; et desdeque todo fuere acabado dende adelante ha poderio de almirante en todas las cosas segunt dicho es.»

T. T.

24.176.—Rusia: nuevo invento



Nuestra REVISTA, en su cuaderno de mayo de 1895, sección de *Noticias Varias*, daba la que con este título transcribimos:

«El Almirante Makaroff ha ideado un medio para atenuar las terribles consecuencias de los choques habidos entre dos buques. Consiste en una especie de funda que resguarda los espolones de los barcos y que sirve para amortiguar el ímpetu del encontronazo de aquéllos con el casco de otro buque.

El mismo Makaroff (Almirante de la escuadra rusa del Mediterráneo) construyó con gruesas cuerdas y alambre muy fino una gran funda ó caparazón que pudiera ajustarse al ariete de proa.

Verificado el experimento, que consistió en embestir á media máquina con el *Nicolás I* á un casco inservible, los resultados coronaron de éxito los cálculos del inventor. A pesar de

lo fuerte del choque el viejo barco no padeció daño alguno.

Ante resultadoto tan lisonjeros se ha dispuesto la inmediata construcción de otros tantos resguardos de espolones para todos los buques de la escuadra rusa del Mediterráneo.»

J. F. G.

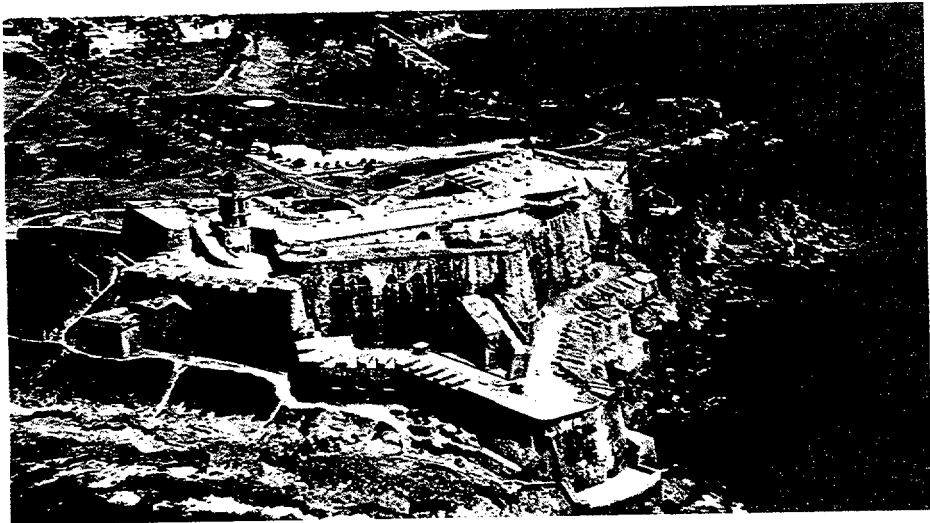
24.177.—Castillo



Uno de los monumentos que quedan por el mundo de la grandeza de

España de tiempos pretéritos es el castillo del Morro de Puerto Rico. Un hito de heroísmo si consideramos el sitio que sufrió de modo victorioso, en 1625, cuando atacaron la isla los holandeses. El castillo aguantó 25 días de continuo bombardeo de los buques y de una batería establecida en tierra al efecto. Recibió 400 impactos de cañón.

No fue una resistencia estática la que presentó en el castillo el gobernador de la isla don Juan de Haro, que se metió al fin en la fortaleza con 200 hombres. Los sitiados hicieron dos salidas causando grandes pérdidas a los holandeses, que acosados por los nuestros se retiraron, perdiendo uno de sus mejores buques, de 30 cañones, que varó y fue tomado por los españoles puertorriqueños. Ya antes los nues-



Autor: Carlos Martínez-Valverde.

tros se habían apoderado de una gran lancha cañonera, abordada por cayucos armados.

Tuvieron los españoles 14 muertos, pero se calcularon las bajas de los enemigos en más de 400. El gobernador don Juan de Haro resultó herido en el abordaje del buque, pero siguió valientemente en el mando.

Todo esto nos dice la imagen del castillo que se acompaña: «un hito de heroísmo» hispano.

C. M.-V.

24.178.—Puerto de Santa María



Parece que originalmente no se llamaba así, adoptando su nombre actual a causa del milagro siguiente, según relata la leyenda:

Acudía el genovés Micer Domenico Adorno en auxilio de la plaza de Jerez, sitiada por la morisma, cuando fue sorprendido por una repentina y violenta borrasca en el golfo de Rosas. Imploraban los atribulados navegantes la protección de la Virgen cuando vieron «...una barquita pequeña en la que iba la imagen de María Santísima entre dos candeleros con dos velas encendidas que brillaban en la oscuridad. Tenía esta imagen poco más de un tercio de altura, hecha de piedra, de maravillosa hermosura. Tomada a bordo, oyó el genovés que pronunciaba el precepto amoroso: “Llévame a Xerez al convento de mis hijos los frailes predicadores”. A la mañana siguiente se encontró en el puerto de Muestrero, que era de Micer Dominico Zacarías, y desde esta ocasión, dejando el nombre de gentiles, se llama Puerto de Santa María».

G. Y.

24.179.—Otranto



Ahora que mantenemos dos fragatas en el Adriático y una de ellas normalmente en el canal de Otranto, para hacer cumplir las Resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, conviene recordar que: «Entre las cincuenta embarcaciones que puso el país cantábrico y concu-

rrieron á la conquista de Otranto en el reino de Nápoles, en tiempo del Rey Católico, obligado a la fuga a la escuadra otomana, catorce eran de Lequeitio».

Así que los «chos» de dicha hermosa villa vizcaína, que habían conseguido de doña María Díaz de Haro, señora de Vizcaya y viuda del Infante Don Juan, el fuero de Logroño y el título de Villa, en Paredes de Nava (Palencia) —cuna del capitán de Infantería Don Jorge Manrique— el 3 de noviembre de 1325, título que les confirmó el rey Don Alfonso XI en Burgos a 4 de julio de 1334, dejaron sus pesquerías por el rey y espantaron al fiero turco casi cien años antes de Lepanto.

J. B. N.

24.180.—El primer *Malaspina*



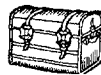
En 1858, la Armada española adquirió en Inglaterra varios buques para destinarlos a Filipinas. Entre ellos había tres vapores de 800 toneladas que se bautizaron con los nombres de *Malaspina*, *Escaño* y *Ferrol*.

El *Malaspina* zarpó en 4 de septiembre de 1867 de la bahía de Manila rumbo a Hong Kong. A los cinco días de navegación un fortísimo tifón hizo trizas sus velas, rompió el trinquete y arrastró a la mar los botes, inundando las máquinas. Al día siguiente pudo fondear en Hong Kong con los naufragos que recogió de otros barcos perdidos durante el temporal.

El día 20 del mismo mes zarpó para Manila, siendo sorprendido a los dos o tres días por otro violento huracán, perdiéndose el buque con toda su dotación.

J. M.^a B.

24.181.—Gratificación de embarco



Hemos encontrado una curiosa real orden en la que, a lo que parece, se demuestra que la gratificación de embarco nació en 1832 y es heredera de la precedente de mesa, que tantos disgustos dio en las cámaras de los siglos XVIII y XIX, por culpa de la tacañanería de algunos comandantes. Veamos:

«La Reina nuestra Señora, en uso de las facultades que el Rey, su muy caro y amado Esposo, le tiene conferidas por su Soberano Decreto de 6 de Octubre último, se ha servido resolver que las gratificaciones de mesa y escritorio de los Oficiales y demás que la disfrutan se denominen en lo sucesivo: asignación de embarco y asignación para gastos de escritorio. Lo que comunico...

Firmado: Javier de Ulloa.

Destinatario: Director General de la Real Armada.»

J. B. N.

24.182.—Cuerpo Administrativo



Una R. O. de 1 de enero de 1885 aprueba el nuevo reglamento orgánico del Cuerpo Administrativo de la Armada. Con referencia al Cuerpo General, sus categorías eran las siguientes:

Intendente-contralmirante.

Ordenador de primera clase-capitán de navío de primera clase.

Ordenador-capitán de navío.

Comisario-capitán de fragata.

Contador de navío de primera clase teniente de navío de primera clase.

Contador de navío-teniente de navío.

Contador de fragata-alférez de navío.

En virtud de la modificación de categorías en el Cuerpo General, en 12 de junio de 1909, las del Cuerpo Administrativo quedan de la siguiente forma:

Intendente general-vicealmirante.

Intendente-contralmirante.

Subintendente-capitán de navío.

Comisario de primera-capitán de fragata.

Comisario-capitán de corbeta.

Contador de navío-teniente de navío.

Contador de fragata-alférez de navío.

J. M.^a B.

24.183.—Visita



El día 6 de marzo de 1849 efectuó S. S. el Papa Pío IX una visita a nuestra Escuadra, fundada en el puerto de Gaeta; pasó a bordo de la fragata *Villa de Bilbao*, buque insignia del comandante de ésta, brigadier don José María Bustillo.

Una lancha, mandada por el comandante de la corbeta *Mazarredo*, llevó a la citada fragata a S. S., a quien acompañaba el cardenal Antonielli, el coronel Roberti y el secretario de nuestra embajada, señor González Arnao. Al embarcar en la lancha, la *Villa de Bilbao* hizo los saludos de ordenanza; los demás buques, *León*, *Vulcano*, *Mazarredo*, y el pailebote *Bidasoa*, se situaron alrededor de la fragata, desde donde se hizo un segundo saludo antes de que S. S. subiera a bordo, donde el brigadier Bustillo recibió al Santo Padre, arrodillado, al pie de la escala, dándole enseguida la mano para ayudarle a subir a bordo, donde le esperaban todo el Estado Mayor de la Escuadra; tanto la marinería como la tropa de Infantería de Marina saludaron rodilla en tierra.

Deseo de S. S. fue el visitar a los enfermos, a los que les habló en español, con frases cariñosas y emotivas, probando el pan, que encontró excelente.

La marinería y la tropa, se repartieron entre sí el trozo de pan que había partido con sus manos S. S., como si fuera una reliquia. Enterado el Santo Padre de este detalle se conmovió profundamente. Tras un ligero desayuno, S. S. dio a besar el pie a la dotación, representada por un individuo de cada clase de marinería y tropa.

Al desembarcar, se le despidió con los mismos honores que a su llegada. Como quiera que manifestara el deseo de dar un paseo por mar, lo efectuó acompañado por el brigadier Bustillo; durante este paseo, la tropa de Infantería de Marina permaneció en pie, pese a las instancias que les hizo S. S. Durante el paseo fue acompañada la embarcación donde iba por gran número de lanchas, tanto de los buques de guerra españoles como de los napolitanos y de otros particulares. La llegada a Gaeta fue saludada por salvas de artillería procedentes de los buques de nuestra escuadra.

Gran emoción sintió el Santo Padre, Pío IX, por el cordial y entusiasta recibimiento que los españoles le hicieron; nuestros marinos estuvieron a gran altura, tanto en el aspecto religioso como en el militar.

J. F. G.

24.184.—Tempestad



La ágil pluma del capitán don Alonso de Ercilla —que en el siglo XVI escribe versos fáciles para un hombre del siglo XX—, describe en su poema «La Araucana» un temporal de aquellos que hubieron de sufrir los nuestros, en su epopeya chilena, en aquel mar que alguno, no con mucho acierto, calificase como «Pacífico»... Corren el temporal naves del «Pirú» cerca de la desembocadura del Maule, no lejos de La Concepción:

«La braveza del mar, el recio viento,/ el clamor, alboroto, las promesas (a los Santos),/ el cerrarse la noche en un momento/de negras nubes, lóbregas y espesas;/ los truenos, los relámpagos sin cuento,/ las voces de pilotos y las priesas,/ hacen un son tan triste y armonía,/ que parece que el Mundo perecía... ¡Amaina la mayor! ¡Iza trinquete!/ y a la driza un gran número arremete;/ los otros en tropel corren ligeros/ a la escota, a la braza, al chafaldete,/ mas del viento la fuerza era tan brava,/ que ningún aparejo gobernaba...»

Vemos que don Alonso sabía de peleas con los indómitos araucanos y con el aún más indómito océano; ¡así eran nuestros conquistadores!, y sabía cantarlo en recios pero hermosos versos.

C. M.-V.

24.185.—Obligaciones



En un «Diálogo entre un vizcaíno y un montañés sobre construcción de naves...», refiriéndose a las del *alférez*, dice que éste:

«...padre y amparo de los soldados, le toca el alojarlos en el galeón; y si es compañía de capitán de mar y guerra, será en la banda de babor, donde está el rancho de las banderas, y si se embarcara en este galeón otra compañía, irá alojado en la parte de estribor, aunque el tal capitán sea más antiguo que el de mar y guerra... Componer y aplacar todas las pendencias que hubiere entre soldados, sin que vengan á noticia del capitán, sino es que sean de mucha consideración, y todas las tardes, ó cuando diere lugar el tiempo, que metan su guardia, haciéndolos disparar á todos para que se habiliten y tengan sus armas listas. Saber qué mosquetería de respeto trae el galeón y repartirla entre los arcabuceros y aventajados que sirven con picas, teniendo personas y fuerza para manejarlos... Y si embarcare algún bisoño, se le ha de dar por una vez la mitad de la pólvora que le tocare, conforme á la arma que tuviere, para que se adiestre en la instrucción que da el teniente de la artillería... Cuando llegare la ocasión de pelear no ponga la bandera de la compañía en la popa, dejándola en su alojamiento, porque no le obligue á guardarla, acudiendo con su persona á las cosas más necesarias que se ofrecieren en la pelea... Su alojamiento es en el rancho de las banderas, entre cubiertas, á la parte de babor.»

J. F. G.

24.186.—Naves



Nos dan idea de cómo eran las siglo XIV y principios del siglo XV, las dibujadas y tejidas en este tapiz del XV, objeto de gran belleza que se conserva en una de las catedrales de Zaragoza, en la llamada de la Seo, la dedicada al Salvador, del cual recibe verdadero nombre.

Representa el tapiz algo mitológico pero con caracteres, ropas y armas de la época en que se hizo, como es costumbre medieval. Se trata de una expedición contra la región francesa de Aquitania.

Mandó la expedición un muy antiguo príncipe griego, Bruto, nieto del famoso Eneas. Dice la tradición que un oráculo del templo de Diana, en cierta isla del mar



Autor: Carlos Martínez-Valverde.

Tirreno, impulsó al joven príncipe a la aventura. Fue reforzada la expedición por Govines, con sus cuatro tribus; pasó el estrecho de las Columnas de Hércules, navegó por el Atlántico y así llegó a la Aquitania, donde el oráculo le había predicho viviría el resto de sus días después de que la conquistase. Y la conquistó una vez vencido el rey Gofario, «que huyendo se internó en las Galias».

En el tapiz está representado el desembarco; todo, como quedó dicho, con atuendo y armas, las personas, del siglo xv. Las naves están fielmente representadas; el tapiz es llamado «Las Naves». Formó parte de un conjunto de tres, de los cuales solamente uno llegó a España.

El marino o el amante de la mar que visite Zaragoza, a la vez que se recoge en la oración en el sagrado templo, puede deleitarse en la contemplación de esas naves del pasado que, a través de la mitología, nos llevan a la arqueología naval del medievo.

cante *Mortera*. Arbolaba su insignia a bordo el comandante general del Apostadero, don Manuel Delgado Parejo, que fue una de las víctimas del trágico suceso.

El patriotismo de la colonia española de Nueva York había fomentado, tras el grito de Baire acaecido el 24 de febrero de ese mismo año, la compra de un cañonero para donarlo a nuestras fuerzas navales que luchaban contra el contrabando de los insurrectos cubanos, cañonero al que por Real Orden de 8 de noviembre, también de ese año, «...S. M. El Rey (q. D. g.), y en su nombre la Reina Regente del reino, ha tenido a bien asignar el nombre de *Delgado Parejo*, en memoria del desgraciado contralmirante, del mismo nombre, que pereció en el naufragio del crucero *Sánchez Barcáiztegui*. De Real Orden... Firmado, J. M. Beránger».

J. B. N.

24.188.—Cois guarnidos

C. M.-V.

24.187.—Delgado Parejo



En la noche del 19 de septiembre de hace cien años, se perdía, a la salida de La Habana, el crucero *Sánchez Barcáiztegui*, por abordaje con el vapor mer-



Había entonces capitanes generales que derrochaban, y en la Corte dolían tales dispendios. Así, en 8 de noviembre de 1832 don Javier de Ulloa, a la sazón ministro de Marina, ponía a la firma de la real y femenina mano la siguiente real orden:

«Excmo Sr. Enterada la Reina nuestra Señora de haber V. E. dispuesto que en opción al presupuesto que incluye en carta n.º 430, del valor de 1966 reales y 6 maravedíes, se hagan por el Asentista dieciséis catres de lona y otros útiles para el alojamiento de Guardiasmarinas destinados en la fragata *Lealtad*, ha resuelto S. M. que en lo sucesivo se procuren de cois guarnidos á los Guardiasmarinas embarcados.

Dios Guarde a V. E. muchos años.

Firmado: Javier de Ulloa.

Destinatario: Excm. Sr. Capitán General de Cádiz (que debía ser en ese momento Don José Quevedo.)»

Y es que gastar casi quinientas pesetas en que durmiesen en catre dieciséis caballeros era demasiado... ya había dicho el real esposo de la gobernadora «...poca y mal pagada».

J. B. N.

24.189.—Comparaciones



Aunque odiosas, a veces inevitables, sobre todo si se solicitan de R. O.

En 4 de enero de 1833, el presidente de la Junta de Sanidad de la provincia de Pontevedra solicitaba del capitán de fragata don Ignacio Fernández Flórez (más tarde almirante), autor de los levantamientos de las Rías Bajas publicadas por la Dirección de Hidrografía ese mismo año, informase sobre la conveniencia de San Simón o Tambo para establecer un Lazareto, sobre lo que don Ignacio se pronunció en estos términos:

«Ofrece mucho mejor entrada y salida la Tamba (*sic*), porque su ría es más limpia; tiene 1/2 legua más de ancho en su boca sur, y también otra entrada por el N. de las Ons, bastante ancha y de hondura suficiente; está legua y cuarta menos internada que San Simón y tiene junto a la boca los dos excelentes puertos (con población) Aldán y Bueu, buenos para todos tiempos, y para embarcaciones de cualquier tamaño, cuyas circunstancias unidas a lo tranquilo del oleaje dentro de esta ría de

Pontevedra, lo fácil de conocerla viniendo del mar, y no necesitarse práctico para llegar hasta el Lazareto con cualquier viento, la hacen preferible aún al Puerto de Vigo y mucho más a la isla de San Simón, que está extraordinariamente internada y en sitio de difícil acceso por razón de lo largo y ancho de su canal, y del poco fondo que hay junto a ella...»

Continúa don Ignacio extendiéndose en razones y siempre ensalzando a la Tamba, y hasta propone hacer un castillo o baluarte, en Tenlo Chico.

No fue muy afortunado nuestro insigne hidrógrafo con su informe, pues, por Real Orden de 6 de junio de 1838, se estableció en San Simón el Lazareto para la observación de cuarentena y espurgo de los buques procedentes de países infectados y sospechosos, que viniesen con destino a los puertos del océano. El proyecto fue aprobado por la Real Academia de San Fernando conforme a los planos ejecutados por el ingeniero director de la carretera de Vigo a Castilla, don Alejo Andrade Yáñez.

J. B. N.

24.190.—Los «náuchares»



En las «Partidas» del sabio Rey Don Alfonso X de Castilla —siglo

xiii— se daba el nombre de «náuchares» a «aquellos por cuyo seso se guían los navíos», los cuales, para poderlo ser, han de tener «en sí cuatro cosas: la primera que sean sabidores de conocer todo el fecho de la mar, en cuáles lugares se queda y en cuáles corrientes, y que conozcan los vientos y el caminamiento de ellos, y sepan toda otra marinería. Y otrosí deben saber las islas y los puertos y las aguas dulces que allí son, y las entradas y las salidas para guiar su nave a salvo».

En la Partida II, ley 28, se habla de la aguja náutica, pues por ella «los marineros se guían en la noche oscura».

J. L. T.

24.191.—Corrientes marinas



Durante los siglos XVI, XVII y XVIII no hubo entre los navegantes de aquellas épocas la natural preocupación por conocer las corrientes marinas. A principios del siglo XVI algunos pilotos conocían la existencia del *Gulf Stream* o corriente del golfo, pero fuera a causa del silencio que rodeaba a todas las exploraciones realizadas en este siglo, bien por rivalidades entre naciones u otros motivos, la mayoría general de mareantes europeos la ignoraba. Se refiere que encontrándose Franklin en Londres en el año de 1770, dedujo de sus conversaciones con un capitán ballenero que los marinos ingleses no conocían la existencia de dicha corriente; como consecuencia de ello, Franklin confeccionó una carta de la corriente, aconsejando el empleo del termómetro para reconocerla. El hecho fue ocultado a los franceses hasta el año de 1783, y no se hizo público hasta ocho años después.

Entre nosotros tiene especial relieve la figura de Escalante de Mendoza, quien escribió en 1575 un itinerario de navegación a las tierras de Occidente, explicando las derrotas, corrientes, vientos y tempestades, pero el libro no pudo pasar a la imprenta y sólo se conserva su manuscrito. Las autoridades españolas pusieron veto a su publicación por temor a ilustrar a los extranjeros, especialmente en lo que a los derroteros se refiere.

La corriente de Mozambique fue descubierta por Vasco de Gama en su primer viaje, y Sebastián Cabot descubrió la del Labrador.

J. L. T.

24.192.—Equivalencia de graduaciones



El entonces capitán de navío don Ricardo de la Guardia publicó en el número de marzo de 1911 de esta REVISTA GENERAL DE MARINA un artículo titulado «Nomenclaturas erróneas», en el que proponía una nueva nomenclatura de los grados en el Cuerpo General de la Armada y sus equivalencias de sus similares —aunque con otras denominaciones— del Ejército.

Aboga por la supresión de nuestros calificativos, que se habían elegido hacía más de dos siglos, ya que estimaba que podrían modernizarse, sustituyendo los nombres de *navío*, *fragata* y *corbeta* por otros más en relación con la época, dado lo mucho que aquellos años se había dividido el material naval... «pero como desde luego resulta un anacronismo el que subsistan, y la misma variedad a que me refiero hace que le siguieran nombres menos concretos», proponía para el Cuerpo General de la Armada los siguientes:

Almirantes:

Almirante o equivalente. corresponde a teniente general.

Vicealmirante. corresponde a General de División.

Subalmirante, corresponde a general de brigada.

Jefes:

Capitán naval, corresponde a coronel.

Vicecapitán naval, corresponde a teniente coronel.

Subcapitán naval corresponde a comandante.

Oficiales:

Teniente naval corresponde a capitán

Viceteniente naval, corresponde a primer teniente.

Subteniente naval corresponde a oficial alumno.

Alumnos:

Cadete naval corresponde a cadete.

Aspirante naval corresponde a alumno de la Escuela.

El almirante más antiguo o benemérito figuraría después de S. M. el Rey al frente de todos los Cuerpos de la Armada como *Capitán General* de ella, y disfrutando de las mismas preeminencias que sus equivalentes del Ejército.

J. L. T.

24.193.—Pilotos



En los siglos XVI y XVII, el pilotaje, en general, era desdeñado por los «verdaderos hombres de mar», y el piloto, «teniente del viento», era mirado tanto por el

capitán como por el conrtramaestre como un ser de segunda categoría, pese a todas las leyes y disposiciones: así, por ejemplo, en cédula de 1663 se ordenaba a los almirantes y cabos de flota que les «amparasen, traten bien y favorezcan como a personas tan necesarias a las navegaciones, de forma que a imitación de los que ahora son pilotos, se alienten a otros a merecer este grado».

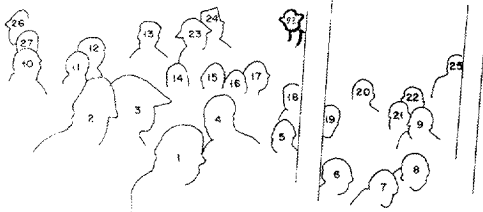
Fernández Duro dice que el piloto «tan indispensable como el timón a bordo» era tenido en poco y relegado al último lugar en consideraciones y alojamiento, menospreciado y vejado. Los pilotos, además, cargaban siempre con las culpas de los desaciertos y de los naufragios.

J. L. T.

24.194.—Vieja foto



La tribuna repleta que aparece en esta fotografía es la que se instaló para la botadura del crucero *Miguel de Cervantes* que tuvo efecto el 19 de mayo de 1928. Fue madrina S. A. R. la Infanta Doña Isabel de Borbón (1), la tan querida «Chata», que aparece en primer término rodeada por el ingeniero director de la factoría ferrolana de la Sociedad Española de Construcción Naval, don Juan Antonio Suanzes (4), del almirante marqués de Magaz (3) y de un caballero con uniforme diplomático (2), del cual desconocemos el nombre; doña María Núñez, viuda de Montojo, dama de compañía de la Infanta (5);



MISCELÁNEA

las señoritas de Enríquez (6, 7 y 8), hijas del capitán general de Ferrol; alférez de navío don Juan Romero Manso (22) y su entonces futura esposa doña María del Carmen (Macuca) Caramelo (21); el teniente de navío don Pedro Fernández Martín (26) y su esposa doña Eva Núñez (27); el capitán de Infantería Muñoz, con ros y gola (13); el teniente coronel don Pancho Pereira (23); don Domingo Álvarez Arenas, con sombrero de copa (24) y el sargento Vierna, con hongo (28), que sería después escolta durante muchos años de don Salvador Moreno.

En el nutrido grupo aparecen muchas más personas que, sin duda, algunos lectores serán capaces de reconocer.

E. C.

24.195.—Foto inteligente



Entre las soluciones acertadas a la «foto inteligente» publicada con nuestra *Miscelánea* núm. 24.092 (marzo, 1995), hemos seleccionado la que la describe con mayor acierto y detalle.

En efecto, se trata del molde metálico para la construcción de los cascos de los nuevos cazaminas de fibra de vidrio en la antigua grada n.º 1 de la Empresa Nacional «Bazán», de Cartagena. La abertura en la roda, a través de la cual se ven las filas de luces del techo de la nave, es para introducir los materiales para la construcción, que se cerrará con el domo del sonar.

En la fotografía adjunta puede observarse la misma estructura vista desde otro ángulo, por lo que ya no resulta tan enigmática. (Fotos: Diego Carmona).

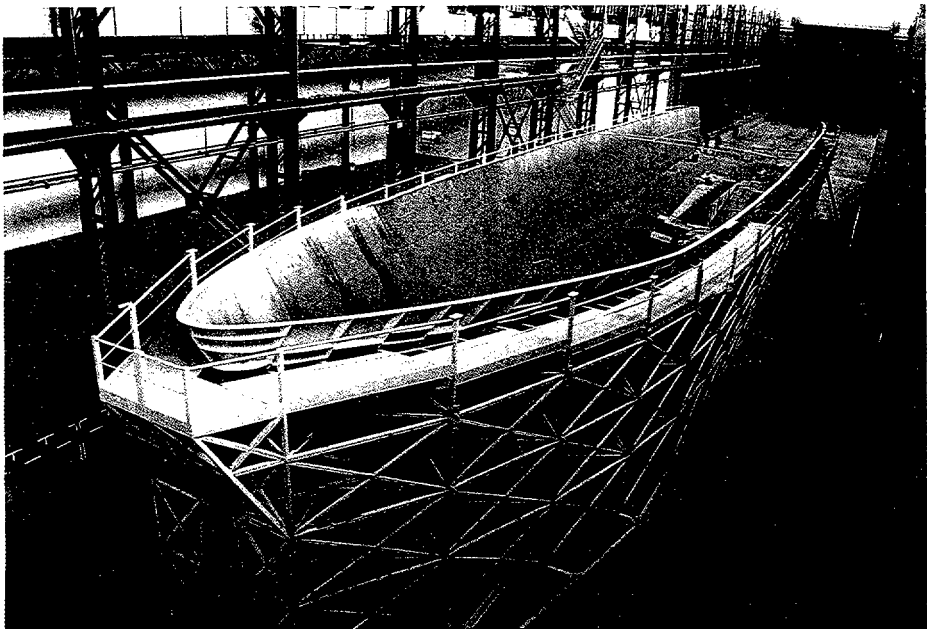
El acertante seleccionado es el subteniente mecánico don Lorenzo Ríos García, a quien remitimos la prometida lámina.

G. Y.

24.196.—Alocución



Traemos aquí la que el contralmirante don Pascual Cervera Topete dio a las dotaciones de la escuadra de su mando, de las Antillas, el día 3 de julio de 1898; no es necesario decir aquí el motivo de ella:



El cazaminas del 2000. Autor: Diego Quevedo.

«¡Dotaciones de mi escuadra!

Ha llegado el momento solemne de lanzarse a la pelea. Así nos lo exige el sagrado nombre de España y el honor de su bandera glorioso. He querido que asistáis conmigo a esta cita con el enemigo, luciendo el uniforme de gala.

Sé que os extraña esta orden, porque es impropia en combate, pero es la ropa que vestimos los marinos de España en las grandes solemnidades, y no creo que haya momento más solemne en la vida de un soldado que aquel en que se muere por la Patria.

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 arrebatar nosotras 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 bandera y ni un solo navío prisionero!

Dotación de mi escuadra: ¡Viva siempre España!

¡Zafarrancho de combate, y que el Señor acoja nuestras almas!»

Como vemos, la arenga del almirante Cervera no tiene desperdicio; consciente de que iban al sacrificio, en virtud de órdenes superiores, ya que el enemigo era muy superior en fuerzas, «pero no nos iguala en valor», los anima, dando el ejemplo, para arrostrar una casi segura muerte por España.

L. F. F.

MARINOGRAMA NÚMERO 317

MARINOGRAMA NÚMERO 317													Por DOBLAN												
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
T	E	■	■	D	I	G	O	■	A	L	■	L	L	E	■	■	■	■	■	■	■	■	■		
G	A	R	■	■	M	A	D	R	E	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		
T	U	■	■	E	R	E	S	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		
L	■	■	■	M	A	R	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		
U	E	■	■	L	A	S	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		
T	U	■	■	S	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		
A	M	B	I	E	N	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		
D	E	N	■	■	S	I	E	M	P	R	E	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		
I	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		
O	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		
I	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		



MARINOGRAMA NÚMERO 318

Por DOBLAN

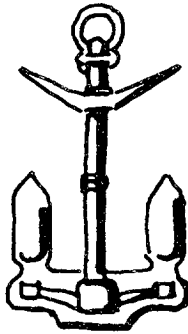
1	P	2	J	3	D	4	F	5	N	6	E	7	G	8	I	9	M	10	G	■	11	B	■																																																																																																																																																																		
12	M	13	L	14	D	15	E	16	K	17	D	18	J	■	19	B	20	D	21	K	22	M	23	H																											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

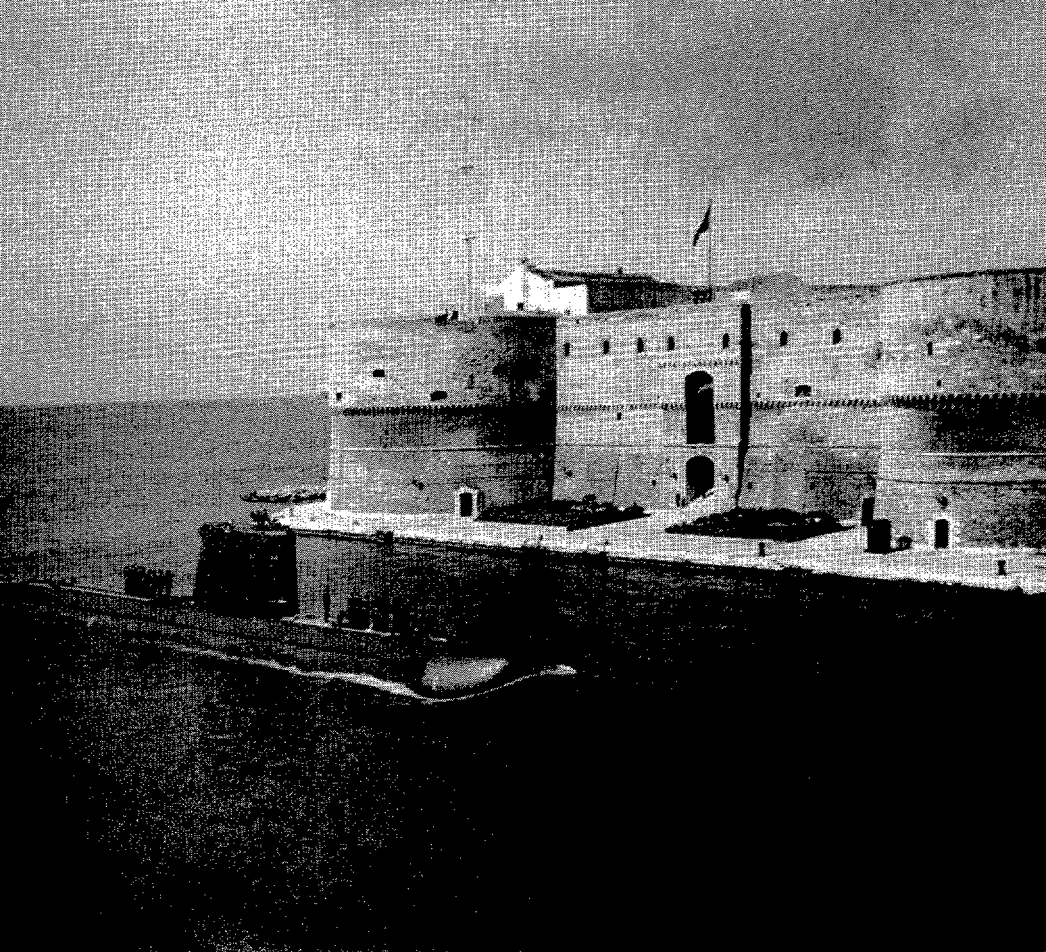
DEFINICIONES

Palabras

-
- A.—Ocea.: Flujo o movimiento de subida de las mareas 64 90 87 122 36 107 79
- B.—Fis. y Mec.: Aparato para echar fuera el agua u otro líquido de un dispositivo, de una máquina, etc. 100 11 58 33 19 83 113
- C.—Arq. Nav.: Embarcación usada en la Edad Media y que navegaba a remo, pero a fines del siglo XIII aparece transformada en nave redonda (a vela) 109 88 28 115 46 104 63 70
- D.—Arq. Nav. (Plural): Acción de introducir un buque en la mar, al aumentar el calado, debido a la carga de un peso, o al pasar el buque de agua del río a la de la mar 76 101 61 59 14 3 20 17 32 67 102
- E.—Bot.: Sustancia química que se encuentra en las algas pardas, descubierta en 1885 por Schmieoberger, asignándole la fórmula (CHO) 123 43 35 15 98 38 56 26 6 52
- F.—Mit.: Hijos gemelos del dios de los mares, Poseidón, y de su amante Molione, esposa de Actor 111 55 60 4 50 24 97 106 31 85
- G.—Zool. (Plural): Pez marino de los selacios. Su carne es comestible y la piel se emplea como la de la lija 75 114 7 72 29 71 10
- H.—Biog.: Almirante norteamericano. Nació en 1883. Fue profesor de la Academia Naval y estuvo destinado en la flota destacada en Extremo Oriente. En 1940 fue comandante en jefe de la Flota del Atlántico 117 68 116 23 44 25 40 92 49

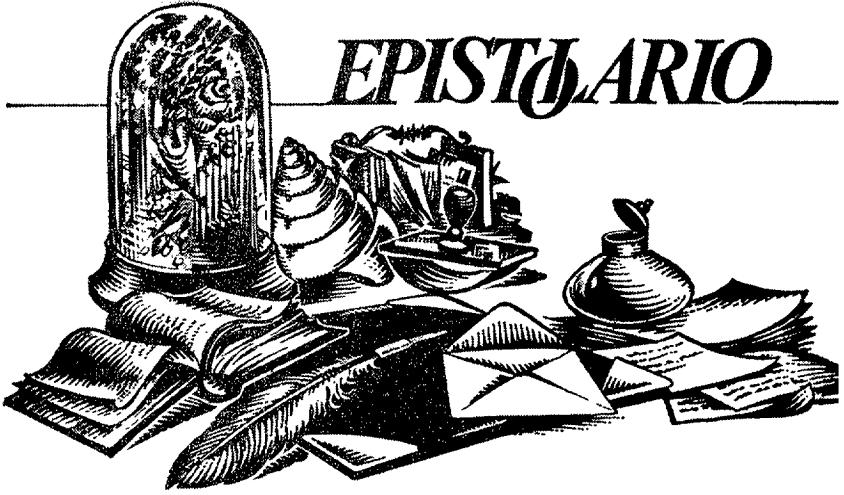
I.—Biog.: Secretario de una comisión inglesa designada en 1849 para el estudio de un reglamento de arqueo. En 1854 propuso el método conocido por Regla Inglesa, que fue adoptada por casi todos los países	99 108 95 8 41 73 66
J.—Biog.: Marino español del siglo XVI. En 1587 fue nombrado gobernador general de Venezuela. Fundó la ciudad de La Guaira	119 18 30 82 2 47
K.—Pesca. (Plural): Cabo de esparto, llamado también resto de armar del corcho al plomo, que afirma el calamento de una almadraba	77 21 45 48 81 16 105 74
L.—Arq. Nav. (Plural): Cada una de las explanadas que se forman en la grada a ambos lados de la quilla del buque que se ha de botar	94 42 13 93 62 84
M.—Zool. (Plural): Nombre vulgar del delfin	51 78 12 9 22 91 54
N.—Met. (Plural): Masa de vapor de agua condensado que se encuentra suspendido en la atmósfera	80 86 57 110 69
Ñ.—Arq. Nav.: Parte desprendida del interior de un madero acboillado	37 27 53 5
O.—Pesca: Cabito de cáñamo muy fino y resistente de sólo dos cordones colchados.	118 89 103 65 124 39
P.—Met. (Plural): Niebla de la cual se desprenden gotas menudas que no llega a ser llovizna	1 121 34 120 112 96





Submarino «Siroco». Entrada en Tarento, abril 1994. Autor: Crespo Páramo.

EPISTOLARIO



Sr. Director:



E envió una especie de crónica de la celebración del día del Carmen en San Sebastián, el año pasado, mientras fui comandante militar de Marina de Guipúzcoa. Incluye esta minicrónica la oración que, desde el púlpito de la basílica, pronuncié ante autoridades e invitados.

El interés, si lo tiene, estriba en que el día del Carmen en San Sebastián es el único día en que se ven uniformes, de la Armada, de Tierra y de la Guardia Civil, en la «parte vieja» de la ciudad sin que nadie «levante las cejas».

Y siempre se ha celebrado, y celebrará, intuyo, con mucha asistencia, tanto a la misa en Santa María como a la copa en el Náutico.

El Carmen en lo viejo

Una vez al año, la parte vieja, lo viejo, de San Sebastián florece de uniformes, los nuestros en cabeza, recordando tiempos más castrenses de la ciudad al pie del Urgull.

Más castrenses y más tolerantes, más austeros y más... Y es que también aquí celebramos anualmente los hombres de azul (de blanco en la ocasión) la festividad de la «Patrona de la Armada y de las Marinas Mercante, de Pesca y Deportiva», y a Ella la tierra de Elcano y del *Aita Mari* poco puede negarle.

El 16 de julio de 1994, en la basílica de Santa María, en el corazón de la parte vieja, dos centenares de marinos (veinte de ellos de blanco) y autoridades se rindieron a la Madre del Carmen, sin levantar celos en la Virgen del Coro, castellana del templo.

Sin celos, pues bien advierte de su inclinación marinera ese navío de dos puentes, que a todo trapo campea en la portada y protege el presbiterio.

La Misa, celebrada a mediodía, reclamaba meridiana, y eso hizo el comandante de Marina en forma de oración, dicha desde el altar. La Salve Marinera, con más voluntad que armonía (¡en tierra de orfeones!), cerró la Misa, y abrió el camino para la celebración profana.

El lugar para ésta, incomparable: la cubierta alta, de nombre La Kabutzia, del R. C. Náutico de San Sebastián, sobre la Concha.

¡Bendito día, magnífico rincón de España, donde mar, piedra y playa conspiran (triple Circe) para retener al hombre!

Ésta fue la oración:

«Nuestra oración hoy, Madre, nuestra ofrenda, bajo estas bóvedas que un navío en piedra surca inmóvil, quiere ser de reconocimiento y de esperanza.

Reconocimiento de nuestras flaquezas de hombres de mar:

Orgullosos, nos creemos diferentes de cuantos en tierra quedan... y sólo anhelamos rendir por Amor ese nuestro orgullo.

Insatisfechos, dejamos la grandeza de mesetas y sierras, o la umbría fértil de valles y huertas, por la inmensidad del horizonte azul, donde buscamos saciarnos con la Gloria. La gloria íntima de arrancarle el familiar sustento, o la gloria épica de enseñar al mundo el nombre de la Patria.

Rebeldes, a la mar nos damos, persiguiendo en ella esa Libertad que tan sólo su poder y nuestras fuerzas limitan.

Oración de esperanza, Madre, pues la tenemos en que nos concedas guía en la búsqueda a que tales flaquezas nos lanzan:

La búsqueda del Amor de los nuestros, de nuestro prójimo.

La búsqueda de la Gloria de una vida generosamente empleada.

La búsqueda de la Libertad compartida y no excluyente.

...Y la búsqueda de un navío donde embarcar de nuevo, cada vez que la tormenta nos lleva a poner... la ropa en la playa tendida a secar...

Danos, pues, Madre, para que esa esperanza cuaje, danos como guía a Quien ya la boga cantó en estos mares, si caso hacemos de los versos del cántabro:

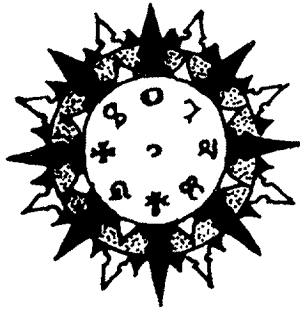
En noches oscuras,
en mares de invierno,
reman los marinos
a la voz bendita
del Dios de los tiempos.

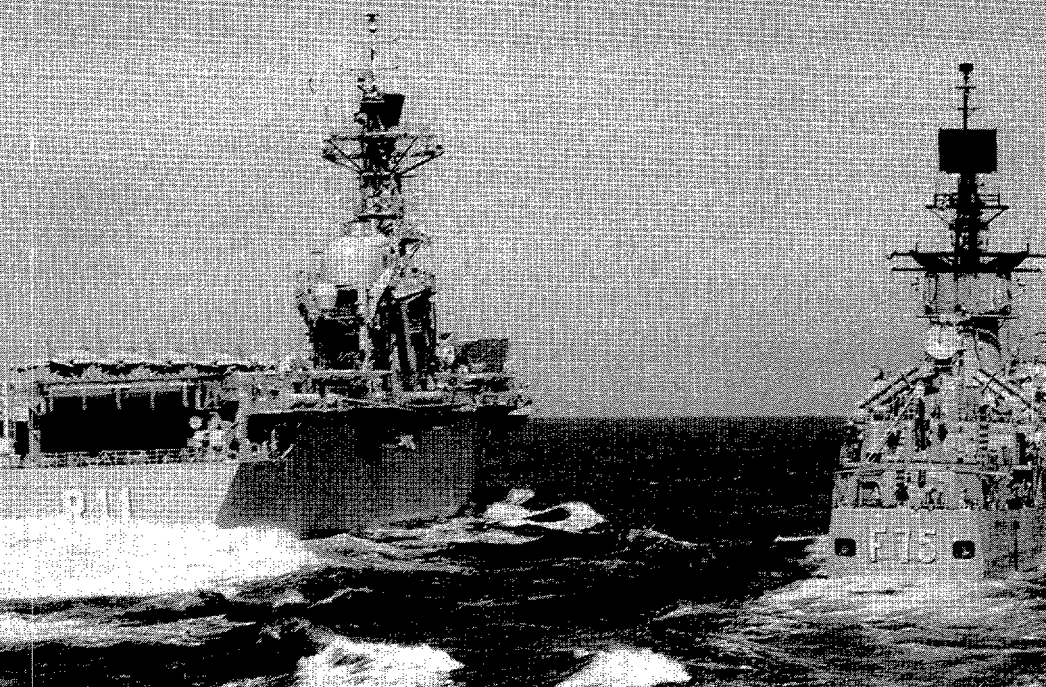
Permite por último ¡oh Madre!, que cuando la campana de media marque el cambio de guardia, podamos escribir en el cuaderno de bitácora de los hombres de mar surtos hoy en Guipúzcoa:

Finaliza la singladura de buen cariz,
la Estrella de los Mares luce para nosotros.

En esa Luz, Madre, fiamos.»

José Ángel SANDE CORTIZO

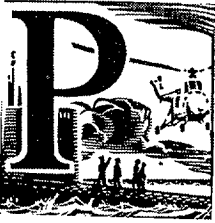




Pasada de la misma vuelta. Autor: Leste Contreras.

A LOS EX MARINEROS DEL *EOLO*

Sr. Director:



OR circunstancias de la vida, en estos momentos me encuentro en Barcelona, acompañando a mi marido en su nuevo destino como jefe del Sector Naval de Catañuña.

Ayer asistimos como invitados a un acto que nos conmovió. Se trataba de una cena-baile que todos los años, desde hace cuarenta y cuatro, organiza un grupo de hombres de bien, para celebrar y recordar aquella «mili» que realizaron a bordo del minador *Eolo*, ya desaparecido.

Son varias generaciones de ex marineros que se han ido encontrando a través de los años y mantienen sus contactos desde toda España, con la única finalidad de hablar y recordar su pasado marino que, según ellos, tuvieron la dicha de vivir. Han creado su pequeño museo con objetos, fotografías y pinturas del barco, recortes de prensa de la época y, en fin, todo lo relacionado con el tema. Todos llevan sus «pins», alfileres de corbata, anillos, o pulseras sus mujeres, que recuerdan a su barco.

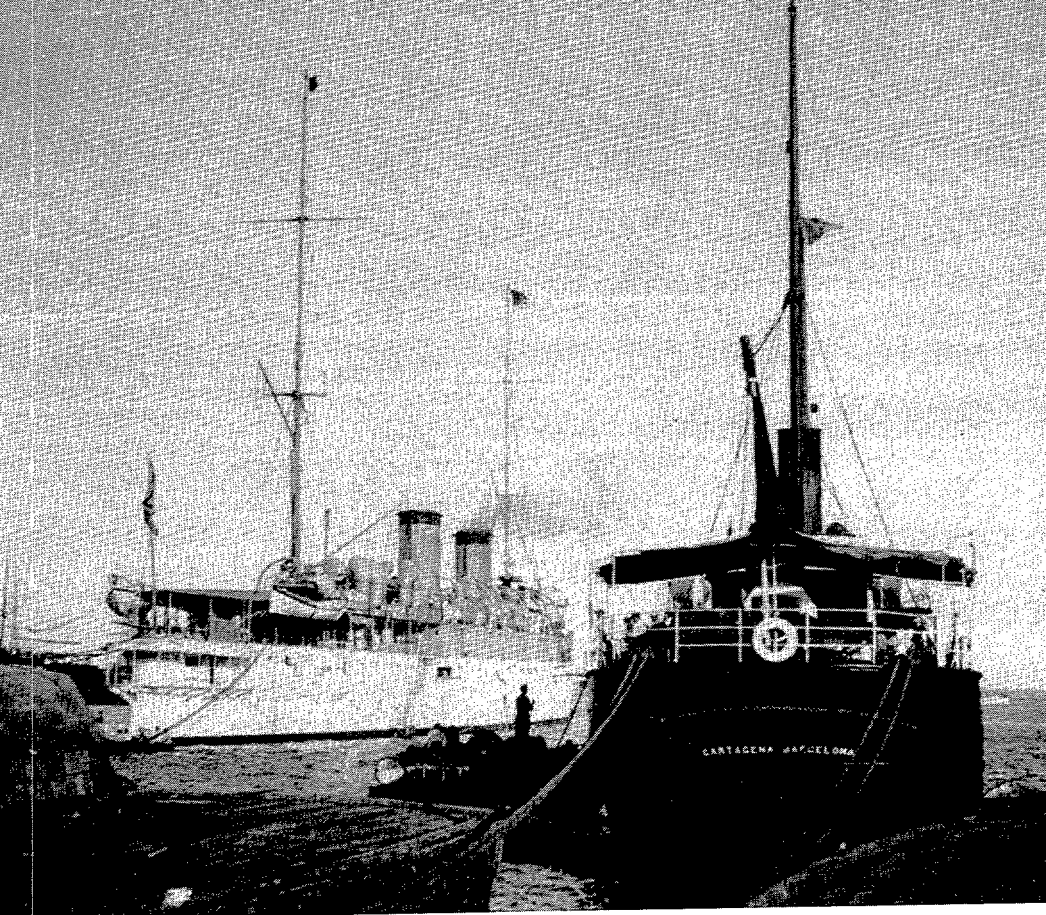
Allí se habló de lo divino y de lo humano, se cantó la Salve Marinera con un fervor contagioso, se guardó un minuto de silencio por sus compañeros muertos, hubo lágrimas y risas de encuentros, se recobró por unas horas la juventud ya perdida, aquellas caras curtidas por los años se convirtieron en sonrisas de niño buscando anécdotas relacionadas con su barco, recuerdos que guardan con veneración y les proporcionan ese regocijo que emociona.

En momentos de crisis de valores, falta de escrúpulos, insumisiones y carencia de solidaridad, donde el materialismo y la envidia lo corroen todo, estos hombres guardan «su memoria» de una época que no fue fácil precisamente, pero han sabido olvidar los malos ratos para guardar lo positivo, cultivando, sobre todo, la amistad.

Desde aquí quiero felicitarlos por su ejemplo de amor y entusiasmo a nuestra Marina de Guerra, a la que me siento tan vinculada.

María BLANCO de UGARTE





Puerto de Cartagena. Año 1900. Escala del crucero protegido de los Estados Unidos de América «Minneapolis». Primera visita de un buque de guerra norteamericano a un puerto español después de la firma del Tratado de Paz con Estados Unidos. Autor: José Ramón García Martínez.

Características técnicas del *Minneapolis*:

- Botadura: 1893.
- Desplazamiento: 7.475 toneladas.
- Dotación: 524 hombres.
- Eslora: 125 metros.
- Manga: 17,7 metros.
- Puntal: 7,8 metros.
- Artillería: uno de a 203 mm, dos de a 150 mm, ocho de a 100 mm, doce de a 57 mm, cuatro de a 37mm, cuatro *Gatlings* y cuatro tubos lanzatorpedos.
- Protección: *Harvey* 50, 75, 100 y 125 mm.
- Hélices: tres.
- Máquina: tres, verticales invertidas de triple expansión.
- Calderas: ocho cilíndricas, 68 hornillas.
- Potencia de máquinas: 21.500 caballos de vapor.
- Capacidad mínima y máxima de carboneras: 750-2.400 toneladas.
- Marcha: 23 nudos con 20.800 caballos de vapor.

NOTICARIO



MARINAS MILITARES

NACIONAL

Actividades con Marinas extranjeras

Ejercicio DESTINED GLORY 95 (1 -11 mayo).—Ejercicio OTAN de tipo LIVEX enfocado principalmente al ámbito de la guerra anfibia, organizado por COMSTRIKFORSOUTH (*Commander Srikng and Support Forces Southern Europe*). Es el primero de una serie de ejercicios que está previsto se celebren anualmente.

El ejercicio se desarrolló en aguas del Mediterráneo occidental y en las costas de Cerdeña, con el objetivo fundamental del desarrollo del concepto del CAFMED (*Combined Amphibious Force Mediterranean*), contando con la participación de unidades de Italia, Turquía, Reino Unido, Grecia, Estados Unidos y España. Incluyó adiestramiento naval en apoyo y soporte a una fuerza anfibia, desembarco anfibio y adiestramiento en tierra para la fuerza de desembarco.

Por parte española participaron el transporte de ataque *Castilla*, el buque de desembarco *Hernán Cortés*, las corbetas *Cazadora* e *Infanta Cristina*.



Ejercicio SUROIT NORMINEX 95 (8-18 mayo).—Ejercicio trienal de tipo INVITEX que, programado por la Marina francesa y dirigido por el comandante en jefe francés del Atlántico (CECLANT), se desarrolló entre el 8 y el 18 de mayo en aguas del golfo de Vizcaya y del canal de la Mancha.

El objetivo general del ejercicio es mejorar la cooperación entre las Marinas participantes y enfocarlo principalmente a operaciones navales en alta mar en un ambiente multiamenaza, con énfasis en la lucha antisubmarina (SUROIT), y en operaciones de guerra de minas (NORMINEX).

El ejercicio se dividió en tres fases:

- Fase CET (*Combat Enhancement Training*), del 8 al 11 de mayo, fase preliminar del ejercicio con adiestramiento en la mar de las unidades mediante acacimientos seriados.
- Fase II o fase de despliegue de las unidades.
- Fase Táctica, del 11 al 18 de mayo, en la cual se evolucionó desde una situación de crisis a un conflicto abierto, donde la fuerza multinacional actuó de apoyo a un país amigo amenazado por otro hostil.

Participaron unidades de Alemania, Canadá, Bélgica, España, Francia, Estados Unidos, Holanda, Italia, Noruega y Reino Unido.

Por parte española participaron la fragata *Baleares*, el submarino *Marsopa* y el petrolero *Marqués de la Ensenada*.



Ejercicio LINKED-SEAS 95 (24 mayo-6 junio).—Ejercicio OTAN de tipo LIVEX programado y dirigido por CINCIBERLANT que se desarrolló entre el 24 de mayo y el 6 de junio en la zona de Iberlant y en los accesos occidentales del estrecho de Gibraltar, con la participación de unidades de Bélgica, Canadá, Francia, Alemania, Holanda, Portugal, España, Reino Unido, Estados Unidos, y Turquía.

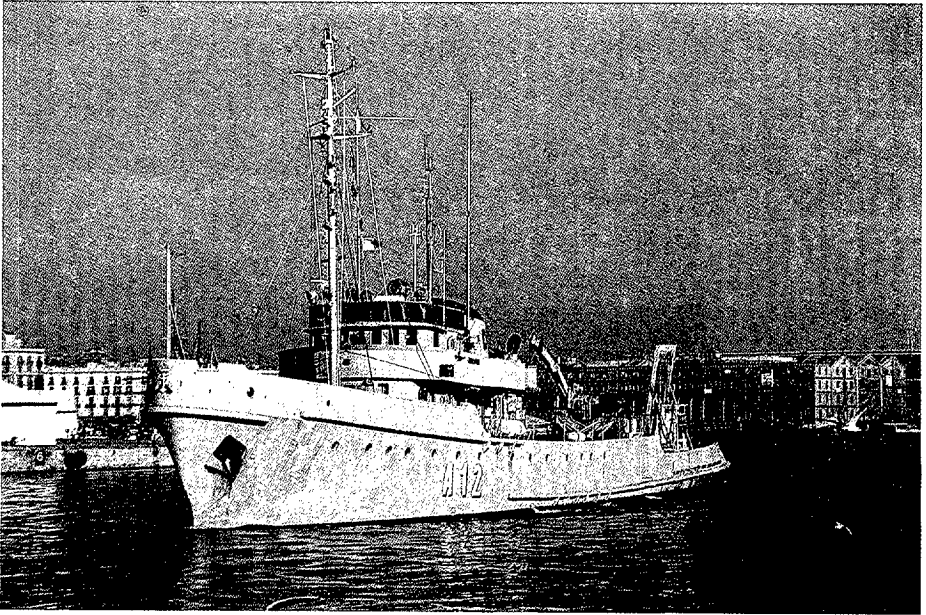
El objetivo del ejercicio es la constitución, preparación y adiestramiento de una Fuerza Marítima Multinacional (MNF) para que pueda hacer frente a una crisis regional o a un conflicto limitado. Durante su realización se efectuaron operaciones coordinadas de guerra de superficie, submarina, aérea, electrónica y de minas, así como operaciones de control del tráfico marítimo, y se practicaron los acuerdos de coordinación entre la Alianza y España.

El ejercicio se dividió en tres fases:

- Fase CET (*Combat Enhancement Training*), del 24 al 28 de mayo, en la que se realizaron ejercicios preplaneados para mejorar el adiestramiento de los participantes.

- Fase Táctica (TACEX), del 28 de mayo al 3 de junio, que consistió en el adiestramiento de las fuerzas agrupadas en dos *Nato Task Group* (NTG), en misiones de presencia, vigilancia, control del mar y protección de las líneas de comunicación (SLOCs).
- Fase de Despliegue, del 3 al 6 de junio, en la cual las dos NTGs se fusionaron en una Fuerza Marítima Internacional, que se desplegó a través del estrecho de Gibraltar hacia una zona de crisis.

La participación de la Armada española consistió en: portaviones *Príncipe de Asturias*; fragatas *Reina Sofía*, *Navarra* y *Baleares*; submarinos *Marsopa* y *Tramontana*; petrolero *Marqués de la Ensenada*; cazaminas *Guadalmedina* y



Buque de salvamento *Poseidón*. Autor Camil Busquets.

Guadalquivir; dragaminas *Júcar* y *Tajo*; buque de salvamento *Poseidón*; buque auxiliar *Alerta*; Unidad de Buceadores de Medidas Contra Minas; patrulleros *Acevedo*, *Laya* y *Barceló*.



Ejercicio TRIDENTE-95 (23 mayo-5 junio).—Ejercicio de tipo LIVEX, para fuerzas navales, anfíbias, aéreas y terrestres, programado y dirigido por el almirante jefe de la Marina italiana (CINCPNAV), que se desarrolló entre el 23

de mayo y el 1 de junio en los mares Jónico, Tirreno y Mediterráneo y en la Italia central, con el objetivo de proporcionar adiestramiento conjunto para mejorar la cooperación e interoperabilidad de todos los participantes, así como para adiestramiento en manejo de crisis.

Participaron unidades de Francia, Alemania, Grecia, España, Italia, Reino Unido, Estados Unidos y Turquía. Las unidades estadounidenses y británicas se retiraron del mismo antes de su finalización debido a la crisis en la antigua Yugoslavia tras los ataques aéreos de los días 25 y 26 de mayo, y las represalias del ejército serbo-bosnio con el apresamiento como rehenes de observadores de las Naciones Unidas.

El ejercicio se desarrolló en dos fases:

- Fase I (22 al 27 de mayo) consistió en la reunión de las fuerzas, conferencia «pre-sail», ejercicios de adiestramiento básico y ensayo anfibio en cabo Teulada.
- Fase II (28 de mayo al 5 de junio) consistió en el tránsito de una fuerza anfibia con oposición, desembarco anfibio en Pian di Spille, operaciones de evacuación de no combatientes (NEO), y operaciones de control de embargo.

La Armada española participó con el transporte de ataque *Castilla*, la corbeta *Infanta Elena*, el submarino *Tonina*, una agrupación del Tercio de Armada de Infantería de Marina y la Unidad de Buceadores de Combate.



PASSEX SP/IT (5, 6 y 11 de mayo).—Aprovechando los tránsitos por el golfo de Cádiz de diversas unidades italianas, el día 5 de mayo, el *Príncipe de Asturias*, y el día 6, la fragata *Cataluña* efectuaron diversos ejercicios con la fragata italiana *Espero*.

El día 11 de mayo el *Príncipe de Asturias* y aviones AV-8 de la FLOAN efectuaron ejercicios con la fragata *Zeffiro* y el destructor *Mimbelli*.



PASSEX SP/NL.—Entre el 10 y el 19 de mayo, dos aviones AV-8 de la FLOAN efectuaron ejercicios de defensa aérea en el golfo de Cádiz con la agrupación holandesa compuesta por las fragatas *Kortenaer* y *Jan van Brakel* y el buque de aprovisionamiento *Zuiderkruis*; asimismo, esta agrupación se dirigió posteriormente a aguas de Cartagena, donde efectuó ejercicios de lanzamiento de torpedos con la colaboración del remolcador *Cartagena*, como buque recogedor.



DDG *Francesco Mimbelli*. Autor: Erce Lizarraga.

PASSEX SP/NO (19, 20 y 30 mayo).—Se efectuó entre la fragata noruega *Narvik*, el portaviones *Príncipe de Asturias* y la fragata *Reina Sofía* los días 19 y 20 de mayo y con la fragata *Baleares* el día 30 de mayo.

Principales ejercicios y actividades nacionales

Adiestramiento 2.^a Escuadrilla de MCM (8-11 mayo).—Entre los días 8 y 11 de mayo, los dragaminas *Genil*, *Júcar*, *Odiel*, *Tajo* y *Ebro* de la 2.^a Escuadrilla de MCM efectuaron un ejercicio de adiestramiento en aguas de la bahía de Mazarrón.



Lantor FLOSUB (16-17 mayo).—Los submarinos *Delfín* y *Tramontana* y las corbetas *Diana* e *Infanta Elena* efectuaron lanzamientos de torpedos en aguas de Cartagena los días 16 y 17 de mayo. En dichos ejercicios también participaron aviones P-3 del Grupo 21 del Ala 22 del Ejército del Aire.



Adiestramiento UEBC (15-19 mayo).—La Unidad Especial de Buceadores de Combate efectuó, entre el 15 y el 19 de mayo, un ejercicio de adiestramiento propio en Rota, donde realizaron ejercicios de *fast-rope* y demoliciones submarinas, así como lanzamiento de embarcaciones y buceadores desde helicóptero con la colaboración de la 5.ª Escuadrilla de la FLOAN.



CALOPCO «MIÑO» (10 mayo-2 junio).—Entre el 10 de mayo y el 2 de junio, el dragaminas *Miño* efectuó la CALOPCO en aguas de Cartagena según el calendario de ejercicios programado por la OVAD.



Ejercicio de tiro de la FLOAN (17-19 mayo).—Fue efectuado entre los días 17 y 19 de mayo por helicópteros de la 3.ª Escuadrilla y aviones AV-8 de la 8.ª y 9.ª Escuadrillas de la FLOAN.

Colaboraciones con el Ejército de Tierra

Colaboración del «Cándido Pérez» (4 de mayo).—El patrullero *Cándido Pérez* participó el día 4 de mayo en un ejercicio de aproximación al Estrecho dirigido por JEGRUCEUTA.

Colaboración del «Javier Quiroga» (3-4 de mayo).—El patrullero *Javier Quiroga* colaboró en el ejercicio de tiro que realizó el GACA-V de Menorca los días 3 y 4 de mayo.



Ejercicio de tiro Academia de Artillería de Costa (8 de mayo).—El remolcador *Cartagena* colaboró en los ejercicios de tiro que realizó el día 8 de mayo la Academia de Artillería de Costa, y del 9 al 12 de mayo el Regimiento n.º 5 del Mando de Artillería del Estrecho.



Ejercicio de aproximación y tiro del MACTAE (9-12 de mayo).—El patrullero *Conejera* colaboró del 9 al 12 de mayo con el Regimiento n.º 5 del Mando de Artillería del Estrecho, en un ejercicio de tiro y otro de aproximación.

Colaboraciones con el Ejército del Aire

Ejercicio DACEX 02/95 (20-30 de mayo).—La corbeta *Diana* participó en el ejercicio DACEX 02/95 programado por el Ejército del Aire en la zona de Canarias. En coincidencia con dicho ejercicio, la *Diana* efectuó presencia naval en el archipiélago canario.

Otras actividades

LXVI Crucero Instrucción buque-escuela «Juan Sebastián de Elcano» (8 enero -14 julio).—Dentro del actual crucero de instrucción, el buque-escuela *Juan Sebastián de Elcano* efectuó escala en el puerto de Veracruz (México) del 2 al 7 de mayo, y en Miami (Estados Unidos), del 16 al 22 de mayo.



Campaña Vigilancia Pesca Caladero NAFO.—Continuó durante todo el mes de mayo la presencia permanente de dos unidades de la Armada para vigilancia, inspección, apoyo y protección de la flota pesquera española que faena en los caladeros de la NAFO.

Dentro del programa de relevos de las unidades allí destacadas, el *Atalaya* fue relevado por el *Vigía* el día 6 de mayo, el *Mahón* lo fue por el *Las Palmas* el día 15 de mayo y el *Vigía* por el *Centinela* el 24 de mayo.



Operación SHARP GUARD.—La fragata *Cataluña* relevó a la *Asturias* el día 9 de mayo en Nápoles, integrándose en la agrupación de la Fuerza Marítima de Contingencia de la UEO. La fragata *Santa María* continuó todo el mes de mayo en la STANAVFORMED.

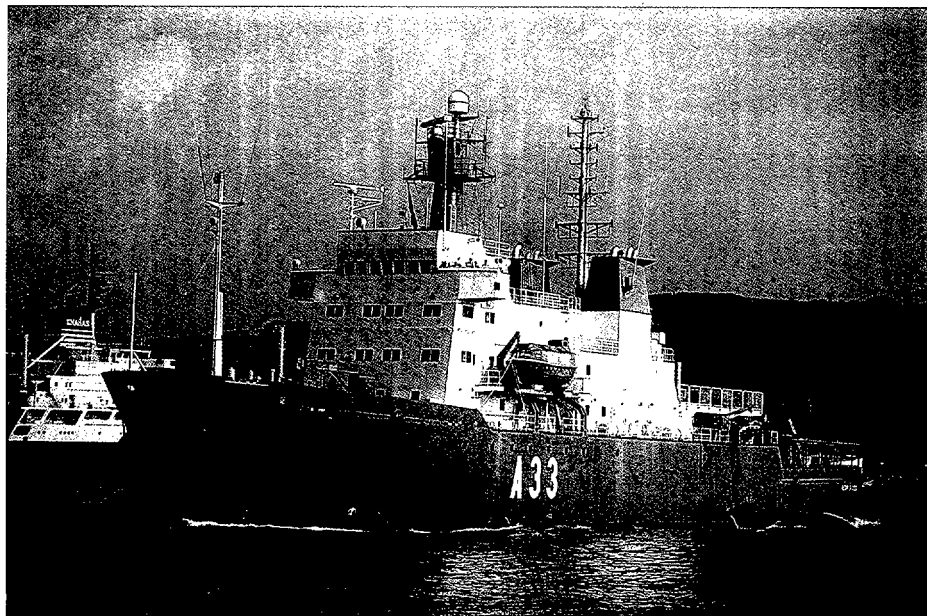
En el cuadro resumen podemos ver la actividad de la Armada en el Adriático desde el inicio de la crisis hasta finales de mayo.



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	Balears	16-07-92	21-07-92	6	8	2						
SHARP VIGILANCE	WEUCONMARFOR	Extremadura	25-07-92	24-09-92	62	23	41				149		
MARITIME MONITOR	STANAVFORLANT	Victoria	7-09-92	26-09-92	20	15	17				17		
MARITIME MONITOR	STANAVFORLANT	M. Ensenada	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	Valasco	2-11-92	18-11-92	17		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	3.429	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. Ensenada	6-02-93	18-03-93	41	9	34						
SHARP FENCE/SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	Balears	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	Martín 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	Asturias	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. Ensenada	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	STANA VFORLANT	Santa María	4-02-94	4-06-94	121	7	93				86		5
SHARP GUARD	WUCONMARFOR	Cataluña	5-03-94	20-06-94	108	6	78				9		1
SHARP GUARD	Submarinos	Siroco	19-03-94	4-05-94	47	13	43						
SHARP GUARD	Petroleros	M. Ensenada	1-06-94	24-07-94	54	9	46						
SHARP GUARD	STANA VFORMED	Númancia	4-06-94	20-09-94	109	8	81				676	5	28
SHARP GUARD	WUCONMARFOR	Andalucía	20-06-94	19-10-94	122	10	96	2.112			52	1	3
SHARP GUARD	STANA VFORMED	Victoria	20-09-94	14-12-94	86	2	71				78		4
SHARP GUARD	Submarinos	Tramontana	26-09-94	11-11-94	47	15	40						
SHARP GUARD	WUCONMARFOR	Baleares	20-10-94	20-01-95	93	11	74				46	1	3
ALFA BRAVO	TG81.01	Cataluña	10-12-94	21-12-94	12	2							
ALFA BRAVO	TG81.01	Hernán Cortés	10-12-94	21-12-94	12		12						
ALFA BRAVO	TG81.01	P. de Asturias	10-12-94	21-12-94	12	0							
SHARP GUARD	STANA VFORMED	Reina Sofía	14-12-94	5-04-95	113	8	80				225	9	24
ALFA BRAVO	TG81.01	Victoria	14-12-94	21-12-94	8								
SHARP GUARD	STANA VFORMED	Asturias	21-01-95	9-05-95	109	11	81		28.777		206	16	23
SHARP GUARD	Petroleros	M. Ensenada	1-02-95	28-02-95	28	20	22						
SHARP GUARD	STANA VFORMED	Santa María	5-04-95	Continua	57	3	45				67	4	15
SHARP GUARD	WUCONMARFOR	Cataluña	9-05-95	Continua	23	5	15				99		1
Suma total:					2.245	317	1.678	11.038	694.628	21.073.388	4.307	83	294



BIO *Hespérides*. Autor: Camil Busquets.

Campaña científica «Hespérides» (15 mayo-15 junio).—El día 15 de mayo, el *Hespérides* salió de Cartagena para iniciar la «Campaña de Verano 95» programada por la Comisión Interministerial de Ciencia y Tecnología.

Del 15 de mayo al 1 de junio, en que hizo escala en Barcelona, se efectuó, dirigida por el doctor don Miguel Canals, la primera parte de la campaña en aguas del Mediterráneo.

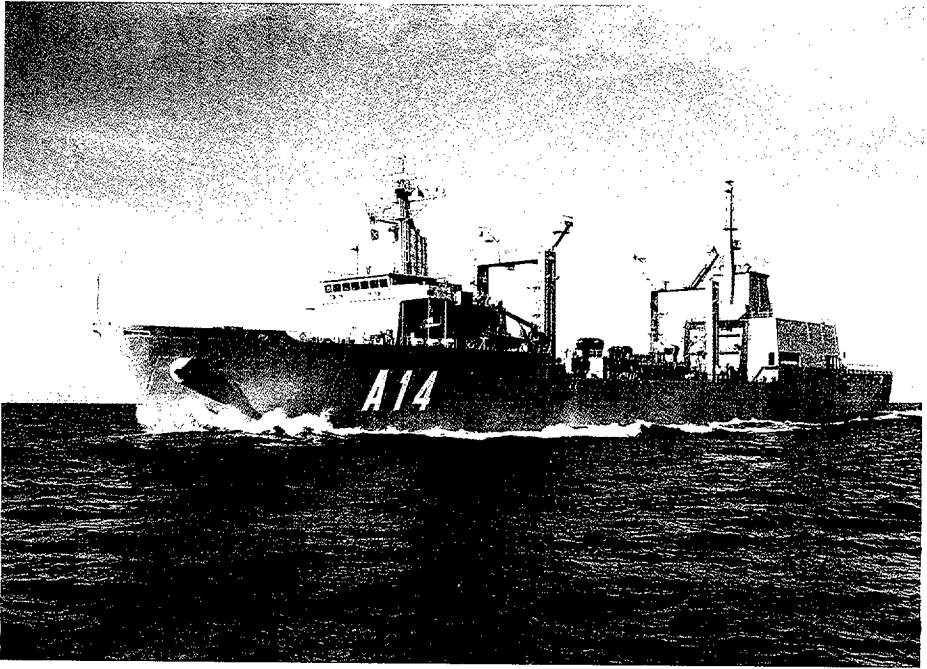
P. R.

Altas de unidades

Por Orden número 613/06368, del almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, de fecha 22 de mayo (BOD núm. 107), pasó a Tercera Situación y causó alta en la Lista Oficial de Buques de la Armada el buque de aprovisionamiento de combate *Patiño* (A-14) a partir del día 16 de junio de 1995

G. Y.





Buque de Aprovisionamiento de Combate *Patiño*.

Disposiciones Oficiales

Condecoraciones.—La Ley 18/1995, de 1 de junio (BOD núm. 108), dispone la modificación de las actuales clases y distintivos de las Cruces del Mérito Militar, Mérito Naval y Mérito Aeronáutico.

Según esta ley, las categorías serán sólo dos: Gran Cruz, para oficiales generales y Cruz para el resto del personal militar. Los distintivos serán cuatro: rojo, que se concederá por «hechos o servicios destacados de guerra, de eficacia reiterada dentro de un período continuado de hostilidades o como consecuencia de acciones bélicas»; azul, por «hechos o servicios extraordinarios en operaciones derivadas del mandato de la ONU o en el marco de otras organizaciones internacionales»; amarillo, «por hechos o servicios que entrañen grave riesgo y en los casos de lesiones graves o fallecimiento como consecuencia de actos de servicio no definidos en las dos modalidades anteriores y siempre que impliquen una conducta meritoria» y, finalmente, blanco «por méritos, trabajos, servicios o acciones distinguidas en tiempo de paz».

El personal civil podrá recibir también estas condecoraciones siempre que los méritos o servicios estén relacionados estrictamente con las actividades propias de la defensa nacional.

G. Y.

Orden jerárquico, divisas y distintivos de la Tropa y Marinería.—La Orden Ministerial núm. 72/1995, de 16 de mayo (BOD núm. 103), dispone que el orden jerárquico de la Tropa y Marinería será:

- Cabo primero.
- Cabo profesional.
- Cabo de reemplazo.
- Soldado o marinero profesional.
- Soldado o marinero de reemplazo.

Las divisas serán:

- Alumno y soldado o marinero de reemplazo: sin divisa.
- Soldado o marinero profesional: un galón de 10 mm de anchura, de color rojo o verde, con un ribete de un milímetro en cada lateral del color que sea establecido en cada Ejército.
- Cabo de reemplazo: dos galones como el establecido en el punto anterior, dispuestos paralelamente y unidos.
- Cabo profesional: tres galones como el establecido en el punto anterior, dispuestos paralelamente y unidos.
- Cabo primero: un galón de 10 mm de anchura, de color dorado, con un ribete en cada lateral del color que sea establecido en cada Ejército.

La orden determina también los distintivos de Ejército, Cuerpo o especialidad que usarán sobre el uniforme los Militares de Empleo de la categoría de Tropa y Marinería Profesional, así como los de Reemplazo.

La distinción de los Militares de Empleo de la categoría de Tropa y Marinería Profesional se expresará sobre el uniforme mediante un galón dorado sin ribetes, de 60 mm de largo por 6 de alto que se llevará horizontalmente en la parte superior de la manga derecha de la guerrera o marinera y, en su caso, de la camisa.

La condición de alumno de los aspirantes a integrarse como Militares de Empleo de la categoría de Tropa y Marinería Profesionales se expresará únicamente por el mismo galón dorado citado sin empleo de divisa alguna.

El tiempo de servicio efectivo como Militar de Empleo de la categoría de Tropa y Marinería Profesionales se señalará:

- Durante los dos primeros años, con el mismo galón dorado antes citado.
- Durante el tercer y cuarto año, con dos galones paralelos, como el anterior.
- Durante el quinto y sexto, con tres galones, y así sucesivamente.

G. Y.

Personal militar profesional. Integración de escalas.—Por Real Decreto 796/1995, de 19 de mayo (BOD núm. 112), se constituyen las escalas técnicas de los cuerpos de Ingenieros de las Fuerzas Armadas.

G. Y.

Visitas

Málaga.—Durante los días 19 a 22 de mayo ha efectuado escala en Málaga una agrupación holandesa, integrada por las fragatas *Kortenaer* F-807, *Jan van Brakel* F-825, *Willem van der Zaan* F-829, el submarino *Tijgerhaai* S-807 y el buque de aprovisionamiento *Zuiderkruis* A-832.

Las dos primeras fragatas pertenecen a la clase *Kortenaer*. La primera de la serie entró en servicio en 1978; actualmente permanecen siete en servicio en la Marina holandesa y cinco en la Marina griega. Sus dimensiones son 130 m de eslora, 14,5 m de manga y 6 m de calado máximo, siendo su desplazamiento 3.600 ton a plena carga. La propulsión es CODOG con velocidad máxima de 30 nudos. El armamento consta de ocho misiles SS Harpoon, un lanzador de misiles SAM Sea Sparrow, un cañón Oto Melara de 76 mm, un montaje CIWS Goalkeeper de 30 mm, cuatro tubos lanzatorpedos MK-32 y un helicóptero *Sea Lynx*. Está previsto que otras tres unidades de esta clase (*Kortenaer*, *Piet Heyn* y *Abraham Crijnsen*) sean dadas de baja en la Marina holandesa y ofrecidas a la venta a Grecia o Noruega.

La fragata *Willem van der Zaan* es la segunda de las ocho de la clase *Karel Doorman* y fue entregada en 1991; sus dimensiones son 122 m de eslora, 14,5 m de manga y 6 m de calado máximo; desplaza 3.300 ton y su propulsión CODOG le permite una velocidad máxima de 30 nudos. Su armamento consta de ocho misiles SS Harpoon, 16 misiles SAM Sea Sparrow en canastas verticales, un cañón Oto Melara de 76 mm, un montaje CIWS Goalkeeper de 30 mm, cuatro tubos lanzatorpedos MK-32 y un helicóptero *Sea Lynx*.

El submarino *Tijgerhaai* es el segundo y último de la clase *Zwaardvis*, en servicio desde 1972. Su desplazamiento en inmersión es de 2.600 ton y su velocidad máxima 20 nudos. Está prevista su baja en julio de este año.

El buque de aprovisionamiento *Zuiderkruis* está en servicio desde 1975. Sus dimensiones son 170 m de eslora, 20,3 m de manga y 8,3 m de calado; desplaza 17.400 tons y sus dos motores diesel le dan una velocidad máxima de 21 nudos. Tiene dos estaciones de aprovisionamiento de líquidos y una de sólidos por cada banda, así como cubierta de vuelo y hangar para operar con helicópteros ASW. En la última modernización se le ha equipado con un montaje CIWS Goalkeeper.

A. P. P.



Palma.—A lo largo del año, el puerto de Palma se convierte, junto al de Barcelona, en uno de los puertos más visitados por unidades de las Marinas de guerra de diferentes países. El actual conflicto en la antigua Yugoslavia y la presencia de unidades navales internacionales en la operaciones de paz y en el embargo decretado por Naciones Unidas ha aumentado esas escalas.

Entre los días 13 y 18 de mayo ha efectuado escala la fragata noruega *Narvik* F-304. Es la quinta y última de la clase *Oslo*. Entró en servicio en noviembre de 1966 y en el año 1988 fue modernizada. Sus dimensiones son 97 m de eslora, 11 m de manga y 5,5 m de calado; desplaza 1.450 ton y su propulsión es de dos calderas Babcock & Wilcox que le dan una velocidad máxima de 25 nudos. Su armamento consta de cuatro misiles SS Penguin, un lanzador de misiles SAM Sea Sparrow, un montaje doble de 76 mm, un montaje de 40 mm, dos montajes triples MK-32 de torpedos y un lanzador de cohetes A/S Kongsberg.

Durante los días 16 a 20 de mayo efectuó escala el *Buffalo Soldier*, buque tipo *Ro-Ro* alquilado por el *Military Sealift Command* norteamericano para transporte de material. Tiene 204 m de eslora, 26,5 de manga y 10,8 de calado; desplaza 36.000 ton y está propulsado por dos motores diesel con velocidad máxima de 19 nudos.

Durante los días 17 a 20 de mayo ha efectuado escala el SS francés *Junon*. Pertenece a la clase *Daphné* y es uno de los cuatro de esta clase que quedan en servicio en la Marina francesa. Está prevista su baja en 1996.

A. P. P.

EXTRANJERO

Australia

Modernización de las fragatas FFG.—El Ministerio de Defensa australiano ha recibido cuatro ofertas para modernizar las seis fragatas FFG de que dispone su Marina, proyecto que es conocido como Project Sea 1390. El contrato, por un importe de 70.000 millones de pesetas, incluye la configuración de los buques para guerra antiaérea. Las prioridades de la Marina australiana incluyen la capacidad de defensa antimisil, la guerra A/S y la detección de minas, con énfasis en la protección contra torpedos. Además, se instalará un nuevo radar y equipos de comunicaciones; la mejora de sus armas incluye los misiles Standard SM-2Mr y Harpoon, que utilizarán los lanzadores Mk-13 y el misil Evolved Sea Sparrow con el lanzador Mk-48 para la defensa de punto. Un sonar Kingfisher le dará la capacidad antiminas requerida, mientras que los engaños existentes serán adaptados para una defensa antitorpedo mejorada.

Dinamarca

Ejercicios de MCM BLUE HARRIER.— La Marina danesa ha efectuado los ejercicios BLUE HARRIER de MCM en los que han participado más de 60 buques pertenecientes a ocho naciones de la OTAN. Los escenarios elegidos han sido los estrechos daneses y los accesos occidentales al Báltico, durante el período del 24 de abril al 4 de mayo. Las naciones participantes han sido Francia, Bélgica, Alemania, Holanda, Noruega, el Reino Unido y los EE. UU., con cuatro cazaminas *Avenger* y un destructor de la clase *Spruance*, así como la fuerza aliada permanente de dragaminas STANAVFORMIN. Este ejercicio, que tiene carácter anual, ha servido de bautismo al cazaminas danés *Flyvesfiken*, primero de una serie equipada con el sistema SF 300, que acaba de realizar el adiestramiento en la mar de MCMV (MOST), en el centro de guerra de minas de Ostende.

Estados Unidos

Aviones EA-6 «Prowler» en el Adriático.—Un destacamento de cinco aviones *Grumman EA-6B*, procedentes del portaviones *Eisenhower*, ha sido estacionado en la base aérea de Aviano, en Italia, para apoyar la operación DENEY FLIGHT sobre la antigua Yugoslavia y proporcionar, en caso de emergencia, un apoyo SEAD (supresión de la defensa aérea del enemigo). Estos aviones se unen a los también norteamericanos EF-111A *Raven* de guerra electrónica y a los F-4G *Wild Weasel*, que operan continuamente sobre el cielo yugoslavo.



Entra en servicio el USS «Boxer».—El 11 de febrero entró en servicio el USS *Boxer*, cuarta unidad LHD de la clase *Wasp*. El buque, con una dotación de 1.080 personas y un desplazamiento de 40.532 toneladas, fue construido en los astilleros de Pascagoula, Misisipí, estando prevista su asignación a la flota del Pacífico. El *Boxer* puede transportar hasta 1.890 infantes de Marina con todo su equipo, así como 30 helicópteros y media docena de *Harrier*. La clase *Wasp* es muy similar a la *Tarawa* (LHA-1), y aunque en algunas publicaciones se les considera como portaaeronaves, en realidad son buques de asalto anfibio, con sus cubiertas de vuelo en línea recta y ausencia de catapultas. Dos buques más de la clase *Wasp* se encuentran en construcción, el *Bataan* y el *Bonhome Richard*, cuyas entradas en servicio están previstas para 1997 y 1998, respectivamente.



Nuevo concepto de misil de crucero.—La Marina norteamericana ha iniciado la definición del concepto del futuro misil de crucero aire-superficie que reemplazará al AGM-137. El nuevo misil tendrá una utilización conjunta por la Marina y la Fuerza Aérea, lo que permitirá la adquisición de mil misiles, de los que 600 serán para la Marina y 400 para la Fuerza Aérea. El misil será compatible con la aviónica y sistemas de los vehículos y plataformas existentes. Igualmente se está estudiando una variante del misil Tomahawk capaz de destruir objetivos acorazados a una distancia de 500 a 700 millas.



Reorganización de las bases navales.—La Marina norteamericana está reorganizando su flota del Atlántico para asignarles nuevas bases para sus desplazamientos al extranjero. La Armada estadounidense, normalmente, forma grupos de combate con buques provenientes de varios puertos. La finalidad es programar adiestramientos específicos de acuerdo con la misión, y reducir el número de días de mar, que actualmente se encuentran sobredimensionados. Bajo este plan, el puerto de Pascagoula (Misisipí) ganará tres cruceros de Norfolk (Virginia) y Mayport (Florida). A su vez, cuatro de las seis fragatas de Pascagoula serán mandadas a otros puertos, ya que todos los buques de esta base naval serán asignados para las operaciones en el Caribe y Sudamérica. Los buques basados en Norfolk y Mayport estarán asignados a las operaciones en el Mediterráneo y océano Índico. Cada portaviones tendrá asignados dos cruceros. También se crearán dos nuevas escuadrillas de destructores con cuatro o seis unidades. Una escuadrilla de destructores será asignada a cada portaviones en sus desplazamientos.



Nuevo torpedo HR 48 ADCAP.—Las compañías Hughes y Westinghouse compiten para ganar un contrato de cuatro años para modernizar 450 torpedos MK-48 Advanced Capability, previstos para un entorno de guerra litoral. La Marina de los Estados Unidos ha publicado las normas del contrato, que deberá adjudicarse en julio. Este contrato incluye la exclusividad de las ventas de este torpedo modificado a naciones que cuentan en sus arsenales con el Mk 48, tales como Australia, Canadá y Holanda. El *kit* de modificación del torpedo incluirá microprocesadores, receptores mejorados y un sistema de propulsión actualizado. El nuevo microprocesador dará al torpedo la capacidad acústica necesaria para actuar en aguas poco profundas.



Nuevo portaviones nuclear.—Después de un prolongado debate, la Marina norteamericana ha obtenido los fondos necesarios para construir un nuevo portaviones nuclear que llevará la numeral CVN-76. El buque, que será el undécimo portaviones nuclear de la clase *Nimitz*, debe quedar listo en el año 2002, aunque aún no se ha fijado la fecha de inicio de la construcción. El presidente Clinton ha recibido una carta de un grupo de senadores proponiendo el nombre de Ronald Reagan para el buque, como un reconocimiento al papel desempeñado por este presidente en la derrota del comunismo. Otras fuentes han sugerido que, ya que la mayoría de los portaviones llevan nombres de presidentes fallecidos, se bautice a este nuevo buque con el histórico nombre de Harry S. Truman, ya que Ronald Reagan aún vive.



Nuevo destructor.—La Oficina de Adquisición de la Defensa (OAD) ha aprobado la realización de la fase conceptual para construir antes del año 2010 el proyecto denominado Surface Combatant 21, que reemplazará a los destructores de la clase *Spruance* DD-963. El proyecto llevará incorporada la tecnología de los modernos destructores *Aegis* de la clase *Arleigh Burke*. Esta autorización de la OAD permitirá a la Marina de los Estados Unidos iniciar en 1995, los estudios para analizar las diferentes configuraciones y capacidades. En 1997 la Marina estadounidense debe presentar a la OAD el trabajo realizado para su aprobación.



El sistema antiminas RAMICS.—La Marina norteamericana realizará una serie de pruebas a bordo de un helicóptero denominado RAMICS (*Rapid Airborne Mine Clearance System*), capaz de eliminar las minas en fondos de hasta 18 metros. El RAMICS utiliza proyectiles de 20 mm, que cuando son disparados desde un helicóptero penetran en el agua hasta la posición de las minas. Las minas son detectadas y localizadas por un rayo láser azul-verde que está integrado en el sistema de control de fuego. Una pequeña protuberancia en la ojiva del proyectil produce una cavitación cuando penetra en el agua, y cuando la bala del RAMICS atraviesa la mina, deposita un material reactivo en el explosivo de la mina provocando su detonación. El sistema RAMICS necesita disparar 50 proyectiles para obtener una probabilidad del 95 por 100 de destrucción de la mina. El RAMICS está diseñado para ser instalado en un helicóptero MH-53, pero se está trabajando también en una modificación que permita su instalación en un SH-60.



Transferencia de fragatas FFG.—Después de haber finalizado con la transferencia y venta de todas las fragatas clase *Knox* en los últimos 18 meses, la Marina de los Estados Unidos ha acometido la cesión de las mucho más modernas FFG clase *Oliver Hazard Perry*, la última de las cuales entró en servicio en 1989.

La primera de las fragatas que está previsto transferir en 1995 es la *Clifton Sprague* (FFG-16) a los Emiratos Árabes Unidos (EAU), la *Jack Williams* (FFG-24) a Bahrein, y la *Duncan* (FFG-10) a Grecia. La siguiente remesa prevé la cesión en 1996 de varias fragatas a Turquía, Egipto, EAU y Grecia. La inclusión de dos naciones del golfo Pérsico en la lista de países beneficiados por estas cesiones indica la preocupación que los submarinos iraníes causan en las naciones ribereñas del Golfo.

Francia

Modernización de portaviones.—El portaviones *Clemenceau*, que será reemplazado por el portaviones nuclear *Charles de Gaulle* en julio de 1999, se encuentra realizando su última gran carena (IPER) en la Dirección de Construcciones Navales (DCN) de Tolón. Las obras incluyen el reemplazo de las turbinas de su propulsión, y el desmontaje para la calibración de todos los equipos relacionados con las operaciones de vuelo. El otro portaviones convencional francés, el *Foch*, está previsto entre en gran carena en 1998 para sufrir una modificación que le permita operar con el avión *Rafale M*. Este buque está previsto cause baja en el 2004.



Modificaciones de submarinos.—La DCN de Tolón ha iniciado las obras de modificación del submarino nuclear de ataque (SNA) *Emeraude*, el cuarto y último de la clase *Rubis* sin modernizar. La modificación consistirá en instalarle todos los equipos de la más moderna clase *Amethyste*, incluyendo el montaje de un nuevo radar y un sistema de seguridad para el circuito de distribución del vapor. Su entrada en servicio está prevista para octubre de 1995.



Modernización de las fragatas saudíes.—Los astilleros estatales de la DCN han ganado el contrato para la modernización de las cuatro fragatas clase *Madina* y los dos petroleros clase *Buraida*. Está previsto que los trabajos comiencen en Tolón el 1 de diciembre de este año, con una carga de trabajo de

tres millones de horas. Además de las carenas, el programa cubre las reparaciones y modernización de todos los equipos, a cargo de Thomson. Asimismo, el cañón de 100 mm Mk-1 será transformado en Mk-2 por Giat Industries. Un grupo de ingenieros franceses y oficiales de la DCN estuvieron en 1994 en Arabia Saudí para evaluar los trabajos a realizar en los astilleros franceses.



Cazaminas para Paquistán.—La DCN francesa ha terminado el casco del primer cazaminas clase *Eridan* con destino a la Marina paquistaní, enviándolo a los astilleros navales de Karachi a bordo de un buque de transporte. Este cazaminas, junto con los otros dos de esta serie, será finalmente completado en Paquistán.

Holanda

Terminación del AOR «Amsterdam».—El buque de apoyo al combate *Amsterdam* finaliza su puesta a punto en los astilleros Vlissingen, antes de su entrada en servicio este verano. El *Amsterdam* sustituirá al AOR *Poolster* que fue transferido a Paquistán a finales de 1994. El diseño del AOR *Amsterdam* ha sido realizado conjuntamente por las compañías Nevesbu, holandesa, y la española «Bazán», cuyo AOR *Patiño* entró ya en servicio. La carga del *Amsterdam* comprende 6.815 toneladas de gasoil y 1.660 de combustible para aviación. Este AOR puede transportar igualmente tres helicópteros de tamaño medio.

Reino Unido

Nuevo sonar para fragatas.—El Ministerio de Defensa británico ha abierto un concurso para construir el Sonar 2087, un equipo VDS de baja frecuencia (LF) activo/pasivo que equipará a las fragatas clase *Duke* Tipo 23. La división de sistemas sonar de GEC-Marconi, Thomson Sintra ASM y Orincon lideran las firmas que han presentado sus propuestas para diseñar este nuevo sonar.



Alargamiento del «Sir Bedivere».—La experiencia del conflicto de las Malvinas de 1982 probó el valor de poseer una fuerza de asalto anfibia. Durante este conflicto se hizo un intenso uso de los seis LSL de la Marina británica, y actualmente uno de ellos, el *Sir Bevidere*, está sufriendo en los astilleros de Rosyth la modificación denominada SLEP (*Ship Life Extension*

Programme), consistente en aumentar la eslora del buque 13 metros en un plazo de 70 semanas y un costo de 8.000 millones de pesetas, estando prevista su entrada en servicio de nuevo en mayo de 1996. Este alargamiento permitirá aumentar su capacidad de transporte de tropas de 340 a 440 hombres. Asimismo, su cubierta superior será reforzada para permitir la toma de helicópteros *Chinook*. En lo referente a la propulsión, sus diesel Mirrlees originales serán reemplazados por dos motores Stork-Wartsila de 4.290 CV.

Rusia

Nuevas corbetas rusas.—La agencia estatal Rosvoorouzhnie, encargada de la venta de armas en el exterior, ha revelado los detalles de un nuevo diseño de corbetas para su venta en el extranjero. El diseño, denominado Proyecto 1242.1 corresponde a un buque tipo FAC armado con misiles, y aunque parece relacionado con el ya existente Proyecto 1241.1, conocido también como *Molniya*, esta percepción es engañosa, ya que un detenido examen revela que el casco es mayor, circunstancia que se ha aprovechado para incrementar la capacidad de almacenamiento de combustible, aumentando así su autonomía de 1.600 a 2.400 millas a 14 nudos. Su desplazamiento es de 550 ton y su velocidad máxima de 38 nudos. En cuanto a su armamento, aunque es similar al del Proyecto 1241.1 MP, o *Tarantul III*, con cuatro misiles P270 *Muskit* SS-N-22 *Sunburn* antibuque, 12 misiles SAM *Igla*, un cañón AK-176M de 76 mm y dos AK-230M de 30 mm, los equipos electrónicos son totalmente diferentes, habiéndose reemplazado el radar *Light Bulb* por el *Positiv E*.

Suecia

Corbeta furtiva.—La Marina sueca ha desvelado su nuevo proyecto de corbeta furtiva o «stealth». El buque, denominado YS 2000 (*Ytstridfartyg*), desplaza 450 toneladas y es un monocasco construido en fibra de vidrio, con líneas extraordinariamente estilizadas y limpias para reducir la firma radar. Asimismo, sus firmas infrarroja y acústica han sido minimizadas. Dos motores diesel, uno para patrullas y otro para tránsitos, le proporcionan una velocidad máxima de 40 nudos. Su armamento está compuesto por un cañón *Bofors* multipropósito, dentro de un montaje «stealth», dos lanzadores para misiles *Saab RBS15* antibuque y un montaje triple lanzatorpedos. En su toldilla, amplia y libre, puede tomar un pequeño helicóptero similar al AB 206 *Jet Ranger*, pero no cuenta con hangar. Su dotación la componen tan sólo 35 hombres. Este diseño de FMV, en colaboración con los astilleros de *Karslkronavarvet*, se pretende que esté construido a finales de esta década.

J. M. T. R.

Accidentes

A las 0920 horas del 7 de abril se produjo una colisión entre el destructor italiano *Luigi Durand de la Penne* y la corbeta portuguesa *Oliveira e Carmo* en el estuario del Tajo. El accidente se produjo a causa de la baja visibilidad cuando el buque italiano intentaba embocar el canal de salida de la barra del Tajo mientras que la corbeta entraba por la misma. El *Durand de la Penne* abordó a la *Oliveira e Carmo* por la banda de estribor a la altura del puente, que sufrió importantes destrozos, y causó siete heridos, dos de ellos de cierta gravedad, mientras que el primero no experimentó averías de importancia ni desgracias personales.

Aunque las causas del accidente no se determinarán oficialmente hasta que se conozcan los resultados de la correspondiente investigación, parece que el bajo eco radar del destructor italiano pudo influir en la evaluación errónea de su presentación en el radar del buque portugués.

T. T.

MARINA MERCANTE

El transporte de agua por barco

El escaso índice pluviométrico en algunas regiones de España es algo ya endémico y obliga a establecer una infraestructura de transvases desde las regiones más ricas en agua a las más secas, que hasta ahora han sido terrestres en su mayoría, pero que, en términos generales, han presentado graves inconvenientes que se pueden polarizar en una determinada rigidez en cuanto a las fuentes de suministro, aparte de su elevado coste y del largo período necesario para su construcción. Ello aconseja considerar la posibilidad de utilizar el transporte marítimo para estos menesteres.

Hace ya algunos años, un ingeniero naval español formuló la propuesta de utilizar un buque aljibe de 300.000 tpm para el transporte de agua desde las rías gallegas a Fuerteventura. De todas formas, servicios de esta modalidad se han realizado satisfactoriamente y de manera habitual dentro de España. Sirvan de ejemplo los trasvases de agua para usos industriales desde Algeciras a Tarragona, o los efectuados para transportar el preciado líquido de Madeira a las islas Canarias; algunos siguen hoy vigentes, como sucede con el transporte entre Algeciras y Ceuta. También se emplea este medio de transporte en el extranjero, como el abastecimiento a Cerdeña o entre Tánger y Casablanca.

Por consiguiente, el transporte de agua por mar constituye una solución rápida y flexible, y así, el trasvase por vía marítima que se establece entre

Tarragona y Mallorca viene a confirmar las ventajas de toda índole que se derivan del transporte del agua por vía marítima.

Canal «seco» interoceánico en Nicaragua

Según un informe publicado en el Boletín de la ANAVE, un consorcio de compañías europeas y japonesas está estudiando la viabilidad de construir un canal «seco» a través del territorio nicaraguense. Este ambicioso proyecto consiste en una vía férrea para trenes de gran velocidad, con una extensión de 420 km entre dos puertos, uno en la costa atlántica y otro en la del Pacífico, que asimismo han de ser construidos. La capacidad de transporte se cifra en un volumen de dos millones de contenedores anuales. La inversión total se ha calculado en unos 1,4 mil millones de dólares, y se estima que podrá amortizarse en un plazo máximo de ocho años a partir de su entrada en funcionamiento. Dada la gran importancia de esta nueva vía de intercomunicación marítima a través de tierra, el gobierno de Managua ha solicitado ya una ayuda al Banco Mundial.

J. L. T.

Foro Marítimo Atlantis

Los días 7 y 8 de abril se reunieron en Cádiz 220 delegados de las regiones, puertos, ciudades costeras y compañías navieras del frente atlántico europeo para el «Foro Marítimo Atlantis».

Con la asistencia de representantes de la Comisión Europea y miembros del Parlamento Europeo, la asamblea informó y valoró los trabajos realizados durante un año relativos a las previsiones de crecimiento del comercio marítimo, tráfico de larga distancia y cabotaje, nuevas líneas de transbordadores, etc.

Bajo la dirección de la región de Bretaña y en el contexto del proyecto Atlantis I, se realizaron diversas investigaciones financiadas conjuntamente por las regiones pertenecientes a la Comisión del Arco Atlántico con el apoyo de la Unión Europea, estudios que se materializaron en una serie de recomendaciones, con el fin de documentar a los representantes de las regiones del Arco Atlántico para que presenten a las autoridades nacionales correspondientes los planes y expectativas del litoral atlántico en relación con la expansión del tráfico marítimo. Además, constituirá el marco de referencia para la realización del Atlantis II, previsto para continuar los esfuerzos iniciales para establecer una aproximación entre los profesionales del comercio marítimo y la política de desarrollo iniciada para el territorio europeo occidental. Con estas recomendaciones se pretende:

- mejorar el rendimiento de los puertos;
- mejorar los procedimientos administrativos;

- reforzar los puertos atlánticos en el contexto del desarrollo regional europeo;
- desarrollar nuevas relaciones marítimas entre las regiones del Arco Atlántico;
- estimular las inversiones en el sector naviero;
- mejorar el intercambio de información entre navieros;
- reforzar la seguridad marítima;
- mejorar la competitividad de las flotas europeas;
- promover el cabotaje y su comercialización.

G. Y.

Inauguración de la torre de control de tráfico marítimo de La Coruña

El día 2 de mayo se inauguró la torre de control de tráfico marítimo de La Coruña. Ha sido construida en el dique de abrigo del puerto coruñés.

El centro de control funciona durante las 24 horas y controla los accesos a las rías de La Coruña, Ares, Ferrol y Betanzos y sus respectivos puertos. Tiene cobertura radar en la zona comprendida entre islas Sisargas y cabo Prior.

La nueva torre tiene 80 m de altura; en sus plantas segunda y tercera alberga la sede de la Capitanía Marítima, y en las plantas décima y undécima el centro de control de tráfico marítimo.

A. P. P.

MARINA DE PESCA

Helicópteros para la Secretaría General de Pesca Marítima

El día 30 de mayo fue entregado en Alicante el tercer helicóptero *Agusta A-109C* a la Secretaría General de Pesca Marítima, recibéndolo en nombre de dicho organismo don Raúl Cabido, inspector general de Pesca Marítima.

Éste es el tercer helicóptero del programa de cinco que se ha unido a los otros dos entregados anteriormente y bautizado como *Alcotán III* —los precedentes son los *Alcotán I* y *II*— y está, asimismo, equipado con todos los elementos necesarios para cumplir las misiones que tiene encomendadas en relación con la vigilancia de la pesca.

S. P.



El acuerdo con Marruecos

Desde el día primero del pasado mes de mayo, los más de 650 barcos que operan tradicionalmente en los caladeros marroquíes se vieron obligados a regresar a puerto y amarrar hasta no se sabe cuándo debido a la no existencia de un acuerdo entre los representantes de la Unión Europea y Marruecos para la renovación del anterior compromiso pesquero.

En las primeras reuniones celebradas Bruselas rechazó de forma tajante las pretensiones de este país norteafricano, y consecuencia de ello es que el gobierno de Rabat rebajó algo, mínimamente, sus pretensiones iniciales, pero sigue manteniendo unas posturas inasumibles, que no pueden ser aceptadas por la Unión Europea, ya que de ser así supondrían la eliminación de 400 buques en dichos caladeros. Estas pretensiones contemplan una reducción de capturas, según zonas y especies, entre el 35 y el 65 por ciento, así como aumentar considerablemente las ayudas planteadas por la Unión Europea. Además de todo ello, las autoridades alauitas insisten en llegar a la constitución de empresas mixtas para pescar en sus caladeros, con lo que se pretende, a nuestro juicio, que una mayor parte de las capturas y de toda la economía que generan esas pesquerías se queden en Marruecos.

Estas exigencias y otras igualmente duras y no justificadas supondrían el fin para la flota española que opera en aquellas aguas. Los analistas políticos y económicos europeos señalan que lo que también pretende Marruecos es una mayor integración oficiosa dentro de la economía de la Unión Europea.

Ante esta situación, que permanece estancada en el momento de redactar estas líneas, nuestro Gobierno ha puesto en marcha un mecanismo de apoyo económico para las flotas amarradas mediante unas ayudas de 2.000 millones de pesetas, con lo que al menos se asegura una cobertura económica de nuestros pescadores afectados por este problema.

J. L. T.

CONSTRUCCIÓN NAVAL

Plan Estratégico de Competitividad

Varios estamentos empresariales relacionados con el sector de construcciones navales y sindicatos han solicitado al INI que acelere la presentación del Plan Estratégico de Competitividad que está elaborando dicho Instituto Nacional de Industria para el sector naval, con objeto de proceder a su inmediato debate con todos los agentes sociales implicados en ello.

La fórmula de financiación para la construcción de buques consistiría, por una parte, en que estos buques constituyan la garantía de los créditos hipote-

carios, lo que traería consigo la necesidad de contar con una banca especializada, pero también se puede recoger la experiencia llevada a cabo recientemente por el Instituto de Crédito Oficial y la Junta de Galicia en cajas de ahorro y bancos gallegos para conceder créditos en condiciones especiales a los astilleros, los cuales, hoy por hoy, tienen que recurrir a créditos extraordinarios para financiar sus costes, pero los elevados intereses que arrastran estos créditos incrementan notablemente las pérdidas.

Otra medida importante para tratar de paliar el sombrío panorama que se cierne sobre la construcción naval en España ha sido arbitrada por el Congreso de Diputados, que ha instado al Gobierno, con unanimidad total de todos los parlamentarios, para tomar una serie de medidas consistentes en poner en funcionamiento un sistema de provisión de garantías por parte del Estado para cubrir el riesgo comercial de las operaciones de construcción de buques para armadores, tanto nacionales como extranjeros, que encarguen las construcciones a astilleros nacionales. Para ello, la correspondiente emisión de garantías se hará con primas pagadas por los prestatarios de los créditos para la construcción naval, de forma que no exista ningún subsidio en el sentido establecido por las directivas de la Unión Europea a este respecto. Por otro lado, y seguimos en la línea propuesta por el Congreso de Diputados, la entidad designada para tomar el riesgo por cuenta del Estado utilizaría como contrapartida la primera hipoteca del buque, y la parte restante no cubierta por dicha hipoteca sería retribuida por el prestatario a la institución emisora de las garantías en la forma que se establezca. Por último, se insta también a agilizar la tramitación de la disposición que ampliará el ámbito del Registro Especial de Buques y empresas navieras de Canarias.

Con todo ello, se trata de atajar un problema que dura ya muchos años. El sector marítimo está en crisis en todo el mundo y también en España; la flota mercante nacional, como señalábamos en el número anterior de esta REVISTA, se ha reducido de manera drástica, abocando a su desaparición. En la industria de la construcción naval existen tres factores importantes: el de la construcción naval mercante, el de la construcción naval militar y el pesquero. Según declaraciones del director de la Unión Española de Construcciones Navales (UNINAVE) y de la AWES (*Association of West European Shipbuilders*) a la revista «Ingeniería Naval» de abril pasado, el sector pesquero ha visto reducidas sus posibilidades de construir debido a todas las restricciones que tiene la pesca. En cuanto al militar, en España concretamente, se han sumado el desarme y las limitaciones presupuestarias, por lo que los constructores españoles de unidades militares han tenido que ir a competir en el campo internacional y en proyectos como los transbordadores de aluminio y la construcción naval mercante, y así, de ser los cuartos en el mundo, hemos pasado al puesto decimotercero.

J. L. T.

CURIOSIDADES

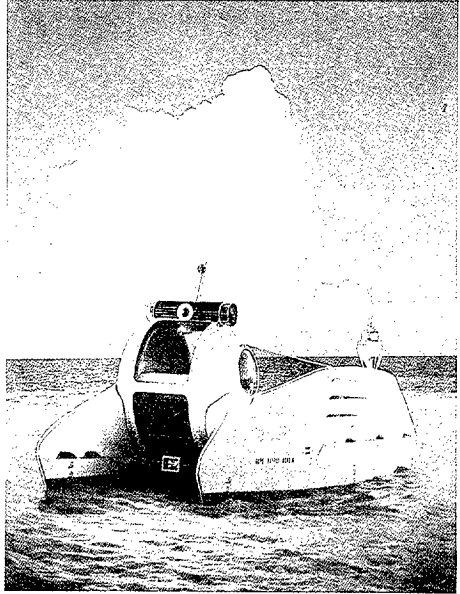
Nuevo minisubmarino

En el salón Galáctica, dedicado a la inventiva y a la innovación técnica, celebrado en Vilanova i la Geltrú (Barcelona), fue presentado el modelo *Subcat* de embarcaciones sumergibles.

Construido por la empresa «Subibor» de Las Rozas (Madrid), está diseñado para navegar en la superficie con las mismas prestaciones que una embarcación convencional y además navegar en inmersión como un submarino.

El *Subcat* es una embarcación tipo catamarán bicasco, con alas dispuestas entre ambas quillas. La cabina va situada a proa con estructura elevada e independiente del resto del casco.

Sus características principales son: 6,5 metros de eslora; 3 de manga; 1,2 de calado; 1,75 metros de puntal a la cubierta resistente, y 3,2 de puntal de techo. Su desplazamiento en superficie es de 6,6 toneladas, mientras que en inmersión desplaza 12,5 ton. Una sola persona puede gobernar la embarcación. La velocidad máxima en superficie es de 12 nudos y de 2,5 en inmersión. Bajo el agua, su autonomía es de una hora, y de 72 horas la de supervivencia. Su profundidad máxima en diseño se estima en 30 metros. Tiene capacidad para dos pasajeros. Su propulsión está constituida por dos motores diesel de 50 HP cada uno, y dos motores eléctricos de 3 kw.



Modelo *Subcat* de embarcación sumergible.

J. F. H. P.



CULTURA NAVAL

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

El 25 de abril de 1994 fue inaugurada bajo la copresidencia del rector y del director del Centro de Estudios de la Defensa.

La conferencia inaugural corrió a cargo del titular de la cátedra, vicealmirante Julio Albert Ferrero, con el tema «La Armada como instrumento de la Política Exterior».

El 2 de noviembre, el almirante Ángel Liberal Lucini disertó sobre «Reflexiones sobre la Política de Defensa y Seguridad de Europa».

Entre el 28 de noviembre y el 1 de diciembre se desarrolló el «Curso de Seguridad y Defensa (I)», con arreglo al siguiente programa:

Lunes 28

1700 h Presentación. Vicealmirante Julio Albert Ferrero.

1710 h «Organización de la Defensa Nacional». Coronel de Infantería de Marina Gonzalo Parente Rodríguez.

1800 h Coloquio.

1830 h Poder Terrestre. Las Fuerzas del Ejército de Tierra». Teniente general José Ramón Pardo de Santayana.

1930 h Coloquio.

Martes 29

1700 h «Los Medios del Ejército de Tierra». Teniente general José Ramón Pardo de Santayana.

1800 h Coloquio.

1830 h «Poder Naval. Las Fuerzas Navales. La Infantería de Marina». Vicealmirante Julio Albert Ferrero.

1930 h Coloquio.

Miércoles 30

1700 h «Los Medios de la Armada». Vicealmirante Julio Albert Ferrero.

1800 h Coloquio.

1830 h «Poder Aéreo. Las Fuerzas del Ejército del Aire». General de división del Ejército del Aire, José Sánchez Méndez.

1930 h Coloquio.

Jueves 1 de diciembre

- 1700 h «Los Medios del Ejército del Aire». General de división del Ejército del Aire, José Sánchez Méndez.
 1800 h Coloquio.
 1830 h Clausura.

El 26 de enero de 1995, el teniente general del Ejército de Tierra José Ramón Pardo de Santayana disertó sobre el «Presente y Futuro de la OTAN».

El 22 de febrero, el capitán de navío Alejandro Cuerda Ortega disertó sobre «Seguridad y Cooperación Europea y la Unión Europea Occidental».

El 21 de marzo, el embajador de España Fernando Olivie González-Pumariega disertó sobre «Gibraltar».

El 4 de abril, el profesor titular de la Universidad de Salamanca, Martín Ortega Carcelén, disertó sobre «La Injerencia en los Conflictos».

Entre el 8 y 11 de mayo se desarrolló el «Curso de Seguridad y Defensa (II)», con arreglo al programa siguiente:

Lunes 8

- 1700 h Presentación. Vicealmirante Julio Albert Ferrero.
 1715 h «Defensa y Política Exterior». Fernando Olivie González-Pumariega, embajador de España.
 1815 h Coloquio.
 1900 h «Política de Defensa». General de división del Ejército del Aire, José Sánchez Méndez.
 2000 h Coloquio.

Martes 9

- 1700 h «Economía de la Defensa». Ignacio Cosidó Gutiérrez, profesor de la Universidad a Distancia.
 1800 h Coloquio.
 1830 h «Control de Gastos de Defensa». Eusebio González García, catedrático de la Universidad de Salamanca.
 1930 h Coloquio.

Miércoles 10

- 1700 h «Las Enseñanzas en la Defensa». Teniente general del Ejército de Tierra José Ramón Pardo de Santayana.
 1800 h Coloquio.

- 1830 h «El Centro de Estudios de la Defensa». Vicealmirante Julio Albert Ferrero.
1930 h Coloquio.

Jueves 11

- 1700 h «Las Industrias de Armamento». Félix Alonso-Majagranzas, catedrático de la Universidad Politécnica de Madrid.
1800 h Coloquio.
1830 h «La Investigación en la Defensa». Vicealmirante Julio Albert Ferrero.
1930 h. Coloquio.
2000 h Clausura.

Resultados

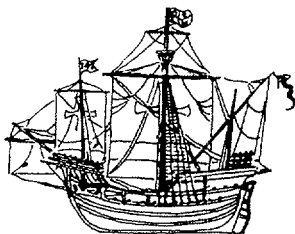
Todas las conferencias fueron precedidas de una amplia difusión en los departamentos de la universidad, en los tablones de anuncios de las distintas facultades, en el Gobierno Militar, en la Base Aérea de Maticán y en los medios locales de comunicación.

En las conferencias sueltas, la asistencia media fue de una 50 personas, con excepción de la del tema de «Gibraltar» que llenó el aula, unas 150 personas, y tuvo amplia referencia en la prensa local.

En el Curso de Seguridad y Defensa (I), también la asistencia promedio fue de unas 50 personas. Se entregaron 37 certificados de asistencia. La universidad ha concedido a los asistentes que efectúan estudios de tercer ciclo, previa solicitud, un crédito y medio.

En el Curso de Seguridad y Defensa (II), la asistencia ha sido algo menor, del orden de 30 personas, debido sin duda a la proximidad de los exámenes. Se han entregado 30 certificados de asistencia. Destaca en este último curso la amplia participación en los coloquios.

J. A. F.





LIBROS

PÉREZ DE RUBÍN, J. y ARRIAGA, E.: Las expediciones científicas españolas en Ultramar (siglos XVI-XX). Aspectos científicos, náuticos y artísticos.—Real Academia de Bellas Artes de San Telmo. Málaga, 1995. Folio, 104 páginas.

La Real Academia de Bellas Artes de San Telmo, de Málaga, nos ofrece esta obra en la que los coautores Juan Pérez de Rubín, biólogo-oceanógrafo y estudioso del hispanismo, y Esteban Arriaga, capitán de fragata ingeniero de la Armada y conocido marinista, presentan una recopilación de las expediciones científicas españolas en un extenso período histórico que va del siglo XVI al XX, abordando el tema con la convicción de que la magnitud del trabajo realizado en todo este tiempo por los españoles siempre ha sido ignorado en su mayor parte dentro y fuera de España. En este sentido exponen la tesis de que ya en el siglo XVI existía una política científica global, basándose en la sucesión de expediciones con este objetivo y en la clase de trabajos realizados, especialmente en el enorme caudal informativo de los naturalistas españoles sobre historia natural y antropología. Muestra evidente de ello son los cincuenta años que el jesuita Bernabé Cobo se pasó estudiando plantas y animales en Perú, Méjico y el Caribe, dejando 43 volúmenes manuscritos, que se publicaron trescientos años después.

Aunque de forma resumida, los autores dejan constancia de cómo entre los siglos XVI y XIX centenares de exploradores y científicos españoles efectuaron operaciones sistemáticas en América, recogiendo datos de todo tipo y formulando hipótesis, y precisan cómo en los siglos XIX y XX la atención exploradora y científica se centró principalmente en el continente africano, aunque

reconocen que fueron estos últimos doscientos años los más escasos bibliográficamente hablando.

La obra está dividida en dos partes, atribuidas a cada uno de los autores. La primera, *Aspectos científicos y náuticos de las expediciones en el contexto de la ciencia nacional*, está subdividida en cuatro capítulos que tratan de las expediciones científicas a América, África, a zonas de interés oceanográfico-pesquero y de la importancia de la cartografía en las expediciones. La segunda, *Aspectos artísticos*, se subdivide a su vez en tres capítulos dedicados sucintamente al desarrollo histórico-artístico de la imagen impresa en los libros científicos y técnicos españoles, al grabado y a la impresión de los trabajos cartográficos.

En los capítulos correspondientes se insertan listados de las expediciones más significativas, de investigadores, de proyectos de investigación pesquera en aguas europeas, de proyectos desarrollados por investigadores del Centro Oceanográfico de Málaga y de artistas participantes en las expediciones científicas.

El libro contiene abundantes referencias bibliográficas y veinte ilustraciones, mayoritariamente en color, agrupadas en el último pliego.

Aunque saben a poco, cabe felicitar a los autores por haber dedicado su tiempo a escribir estas páginas, pocas, que contienen datos y referencias objetivas para salir al paso de tantos divulgadores que inundan el mercado con productos editoriales poco rigurosos, traducidos los más, en los que siempre se baraja la misma media docena de descubridores extranjeros, concediendo a lo más una mención escasa, por inevitable, a los españoles destacados, y limitando su influencia a los siglos xv y xvi, españoles que no suelen ocupar páginas en color y, por supuesto, están ausentes en las referencias bibliográficas.

J. O. A.



ASOCIACIÓN DE ESTUDIOS DEL MAR.—XII Semana de Estudios del Mar. Editado por la Diputación Provincial de Pontevedra, 310 págs.

Los seminarios que bajo el título «Semanas de Estudios del Mar» se celebran anualmente por esta asociación (ASESMAR) tuvieron en 1994 como escenario el puerto de Vigo, de indiscutible importancia en todos los aspectos industriales, comerciales y marítimos, pero entre los que cabe destacar el pesquero, ocupando hoy el primer puesto en Europa en esta actividad.

ASESMAR, cuya presidencia de honor ostenta S. M. el Rey, es una asociación privada, aunque colabora estrechamente en lo posible con la

Administración pública, sin objetivos económicos, creada en 1986 con el fin de difundir el conocimiento del mar en todos sus múltiples y variados aspectos, orientada principalmente hacia los jóvenes universitarios y postgraduados, desarrollando para ello una serie de coloquios a cargo de científicos y personalidades altamente cualificadas en cada materia.

En el volumen que comentamos se recogen las catorce conferencias pronunciadas durante la semana de referencia, a las que asistieron 85 becarios de diferentes especialidades y lugares de origen, más otros 89 inscritos, lo que da idea del éxito de la convocatoria. Los temas tratados, que se recogen en el libro, fueron los siguientes:

- «Los caladeros de pesca en el ámbito marítimo mundial» (José Loira Rúa).
- «Ecología y Pesca» (Carmen Bautista Parejo).
- «Presente y futuro de la pesca en Galicia» (José Ramón Fuentes Garmundi).
- «La Armada como instrumento de la política exterior» (Julio Albert Ferrero).
- «La Copa América» (CADE 95).
- «Presente y futuro del puerto de Vigo» (Luis Lara Martín).
- «Aspectos marítimos del Tratado de Tordesillas» (Hugo O'Donnell y Duque de Estrada).
- «Proyectos de buques especiales» (Juan Manuel Blanco-Traba y Traba).
- «La mar y la pintura» (Rafael Estrada Giménez).
- «La campaña antártica del buque *Hespérides*» (Víctor Quiroga Martínez).
- «Puertos deportivos» (Miguel Poole Pérez-Pardo).
- «El mar y la erosión de la costa» (Federico Vilas Martín).
- «Arqueología submarina y patrimonio histórico español» (María Dolores Higuera Rodríguez).
- «Ciencia y enseñanza en la Armada española» (Manuel Catalán Pérez de Urquiola).

Son de particular interés las *Conclusiones*, que resumen aspectos prácticos de los temas tratados; de entre las dieciséis que se reseñan merece destacarse la número dos, que dice textualmente:

«La decisión canadiense de extender unilateralmente la actividad de control de sus patrulleros en aguas situadas por fuera de las doscientas millas debe ser respondida con firmeza, tanto por el gobierno español como por la Unión Europea.»

Los hechos posteriores confirman el acierto de esta recomendación (formulada en septiembre de 1994) y dan idea de la valoración que merecen estos coloquios, no meramente académicos sino también de consecuencias prácticas trascendentales, que son acreedoras de la mayor atención.

T. T.



MARTÍN PÉREZ Y COL, F. J.: Dirección de Instalaciones Náutico-Pesqueras.—Edita el Centro Internacional de la Marina de Recreo. Cinco tomos. Madrid.

Hacia falta esta obra. El sector de la Marina de Recreo o Deportiva, cada día más amplio y en continua expansión, estaba huérfano en cierto modo de un libro —en este caso, cinco tomos— en donde se recogiese todo lo referente a todos los aspectos de una Marina Deportiva, y no sólo la de España, sino con carácter universal.

Todas las materias que afectan a esta Marina son recogidas, estudiadas y desarrolladas en esta obra monumental. Su contenido va desde la más elemental Náutica de recreo a las instalaciones de todo tipo, pasando por los enfoques económicos, culturales y medioambientales, haciendo un especial hincapié en la economía, la financiación y la política económica que ampara a toda esta extensa infraestructura náutico-deportiva. Pero no queda todo ahí, sino que también se acomete el análisis y explicación de todo lo relativo al Derecho Civil, Mercantil y Administrativo y, naturalmente, el Derecho Marítimo. Tampoco podemos dejar de mencionar el estudio del inglés específico a estas actividades, y todo ello se acomete con un tratamiento práctico de la gramática inglesa y una clara exposición de este inglés específico. Damos, pues, una calurosa bienvenida a esta gran aportación editorial, que tanto se ha echado de menos.

J. L. T.



VARIOS: Manual del Estado español.—Editado por LAMA, S. L., Madrid, bajo la coordinación de Ernesto Pérez de Lama.

En este libro se pone a disposición del público un instrumento que le permite el conocimiento de todas las instituciones del Estado y del sector público de España. En cada uno de sus capítulos se describen las funciones y com-

petencias de las mencionadas instituciones y de los diversos departamentos que las conforman, el directorio completo con nombres, direcciones y teléfonos de todos los organismos, así como las fuentes necesarias para ampliar cualquier tipo de información al respecto.

La obra comienza con los símbolos de España, el texto completo de la Constitución y la configuración actual del Estado español, continuando con los capítulos dedicados al Jefe del Estado, Tribunal Constitucional, Cortes Generales y Órganos consultivos, etcétera, y termina con los textos dedicados a las organizaciones de los ciudadanos y a la Unión Europea.

Sus índices onomásticos constan de unos 20.000 nombres. Un libro, en fin, de un gran interés para conocer a fondo lo que es el Estado español.

J. L. T.



KEEGAN, John: **Historia de la guerra**.—Traducción de Francisco Martín Arribas. Editorial Planeta, Barcelona. 1995.

En este libro, calificado por la mayor parte de la crítica como polémico y brillante, su autor, que es considerado como uno de los historiadores militares más importantes de la actualidad, nos ofrece en forma clara y concisa un detallado análisis del papel que ha desempeñado en la Historia el impulso del hombre a hacer la guerra. Para su redacción han sido entrevistados numerosos militares, tanto de alta graduación como de empleos inferiores, con lo que se nos presenta un amplio panorama ilustrativo de ideas y conceptos inéditos.

La obra abarca desde el extraño ambiente ritual de los pueblos de la Edad de Piedra, las batallas de las legiones romanas, las guerras santas del Islam, etcétera, hasta nuestros días, y el autor demuestra cómo la evolución cultural y técnica influye en la filosofía de la guerra: el descubrimiento del bronce y del hierro, la invención de la pólvora y, finalmente, las armas químicas y la energía nuclear.

Termina con una serie de conclusiones, de las que extraemos una muy importante, en el sentido de que la guerra, a pesar de su carácter aniquilador, siempre ha constituido un rasgo inevitable de la cultura humana desde sus orígenes, y reconoce, sin embargo, que la Humanidad ha buscado incesantemente los medios para limitar su propia capacidad destructora, y que ahora, en la era nuclear, no le resta otra alternativa que alcanzar la supervivencia del género humano.

J. L. T.

SÁNCHEZ GONZÁLEZ, Antonio: **Medinaceli y Colón. La otra alternativa del Descubrimiento.**—Mapfre, S. A. Madrid, 1995; 334 págs. 3.030 ptas.

La Editorial Mapfre, S. A. ha editado este libro de «Medinaceli y Colón. La otra alternativa del Descubrimiento», del que es autor don Antonio Sánchez González, doctor en Historia, director del Archivo General de la Fundación Casa Ducal de Medinaceli.

La obra, precedida de una *Introducción*, comprende tres partes: la primera y segunda se refieren a la figura del duque de Medinaceli, don Luis de la Cerda, su genealogía y otros datos; la tercera, *El protectorado de Luis de la Cerda a Cristóbal Colón, otra alternativa para el Descubrimiento*, la subdivide en dos, *Dos caminantes en busca de un rumbo: Un duque que busca el mar y un marino en busca de apoyos*, y *Un puerto para el encuentro: el Puerto de Santa María, una villa mercantil y emprendedora en poder de los de la Cerda; una fecha definitiva para el encuentro; una alternativa para el Descubrimiento; los éxitos del proyecto y el reencuentro*.

Sigue un *Epílogo*, un *Apéndice documental*, donde en el número siete incluye una *Carta del duque de Medinaceli al cardenal Pedro González de Mendoza, arzobispo de Toledo, dando cuenta de que Cristóbal Colón había regresado de su primer viaje a las Indias*, concluyendo con *Fuentes y Bibliografía* y dos *Índices*, onomástico y toponímico.

De gran interés es esta obra, ya que en ella «Antonio Sánchez González restituye a su lugar la iniciativa del *duque-rey*, sacando a la luz abundante e imprescindible información sobre las tareas de preparación del viaje, fundamentada en un extraordinario aparato bibliográfico y archivístico». Ciertamente el autor es «un buen conocedor del Archivo Ducal de Medinaceli» dada la privilegiada condición de ser su director y responsable de él.

Varias ilustraciones acompañan a este tan interesante como documentado libro, que, a nuestro juicio, bien puede ser una fuente de investigación de primera mano.

F.



VARIOS: **El Tratado de Tordesillas y su época. Congreso Internacional de Historia.**—Junta de Castilla y León. Madrid, 1995; 1.927 págs.

Muchos han sido los actos que con motivo de la conmemoración del V Centenario del Tratado de Tordesillas se han realizado en varios puntos de España y Portugal; entre éstos, merece destacarse este Congreso Internacional que ha tenido lugar en varios escenarios: la Iglesia de Jesús o el Ayuntamiento

de Setúbal, la Universidad Vieja de Salamanca y las Casas del Tratado de Tordesillas.

Fruto de lo que en este congreso internacional, celebrado el año 1994, se ha tratado es el libro que reseñamos. Consta éste de tres volúmenes: en el I, después de las *Presentaciones* y *Nota editorial*, vienen los *Discursos de inauguración* y *clausura*, con las ponencias relativas a los «Estados y sociedades peninsulares. Cultura» y un *Índice general*. El II abarca las siguientes ponencias: «Religión. Política atlántica y política mediterránea de las Monarquías ibéricas. El Tratado de Tordesillas». El III, las relativas a «La ejecución del Tratado y sus consecuencias. Varia. Índice general».

Además del éxito obtenido con la celebración de este congreso internacional, en el que han intervenido «más de 130 especialistas españoles, portugueses, iberoamericanos, italianos, belgas, y de otros diversos países de España y América», también ha sido un acierto el editarlas en este libro, en el que se reúnen dichas ponencias basadas en «rigurosos métodos de la investigación histórica», haciéndose, a la vez, «una obligada revisión de tópicos falsos y desorientadores».

F.



LUCENA SALMORAL, Manuel: **Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América.**—Editorial Mapfre. Madrid, 1994; 313 págs.; 3.030 ptas.

Segunda edición, la primera fue el año 1992, de este libro que reseñamos, del que es autor don Manuel Lucena Salmoral, doctor en Historia de América.

Precedido de una *Introducción*, comprende siete capítulos, a lo largo de los cuales el autor nos va dando a conocer, entre otras cosas, desde «Un oficio viejo en un mundo nuevo»; el tal «oficio», como verán, es el de pirata; la piratería y los españoles, las diferencias entre piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros, cómo aprendían el oficio; «Los comienzos: los asaltos a las poblaciones y el contrabando (1521-1568)»; quiénes eran «los perros y mendigos del mar (1569-1621)»; «el filibusterismo», con sus guaridas en Tortuga y Jamaica, la lenta agonía de éste; «los últimos piratas: 1698-1722»; «las mujeres piratas», que también las hubo, y de cuidado; «los comienzos del corso español en América», la desaparición de la piratería.

Siguen unas *Conclusiones*: «La piratería americana nació con el objetivo francés de romper el monopolio español en América», por cuya razón España creó un corso que «forjado durante el ocaso de la piratería, tomando de ella sus enseñanzas, iniciaría a partir de entonces su gran época de esplendor». Varios

Apéndices, Cronología, Galería de piratas ilustres, Comentarios bibliográficos, Fuentes y Bibliografía, y dos Índices, onomástico y toponímico.

El libro es muy interesante y ameno, ya que las «andanzas» de los tales sujetos, llevadas a la novela, cine y televisión, muchas veces, las más de forma exagerada y falsa, aquí vemos cómo fueron, como las de unos «verdaderos perros, mendigos y otros malditos del mar». En resumen, ¡carne de horca!

F.



ALBÓNICO, Aldo y ROSOLI, Gianfausto: **Italia y América**.—Editorial Mapfre, S. A. Madrid, 1994; 449 págs.; 4.500 ptas.

La Editorial Mapfre, S. A. ha editado este libro de «Italia y América» del que son autores los señores Aldo Albónico, catedrático de la Universidad de Mesina, y Gianfausto Rosoli, director del Centro Studi Emigrazione de Roma, en él, en la *Presentación*, dicen éstos que: «Difícil tarea la de dar cuenta de la presencia de Italia en el Nuevo Mundo y describir la imagen de éste en la península italiana. A lo largo de cinco siglos los aspectos de semejante relación han sido tan numerosos y tan abundante la oleada de italianos que pasaron el Atlántico que resulta imposible hablar de manera exhaustiva, en un sólo volumen, de tales problemas», por lo que hacen una «selección necesaria», para referirse a «los aspectos relacionados con la cultura, la política, las relaciones diplomáticas, las artes y las emigraciones», tema este último que «ocupa por sí solo la mitad del volumen».

Dividido el libro en dos partes y, cada una en capítulos, en la primera se refiere a «La presencia italiana en el Nuevo Mundo y la imagen de América en Italia», hace referencia, entre otras cosas a la Italia de finales de 1492, «Cristóbal Colón y el entorno de los italianos que cruzaron el Atlántico», «Vespucio, los Caboto y los Verazzano», «Algunos navegantes y aventureros más», «Pedro Mártir de Anglería y otros cronistas humanistas». «El siglo XVII: Época de estancamiento»: «Francesco Carletti y la decadencia del interés americanista en Florencia», «Todavía curas y misioneros, de Canadá a Perú», «La difusión de las acusaciones lascasianas y la actividad editorial». «El siglo de las Luces: Nuevo interés hacia América». «De la época napoleónica a la Unidad italiana». «De la Unidad italiana a la segunda guerra mundial», y «La segunda mitad del siglo XX». En la segunda parte la dedica a «La emigración italiana desde 1861 hasta nuestros días», de la que hace un exhaustivo estudio.

Siguen unos *Apéndices*: «Microbiografías», aquí hace la de varios relacionados con España y nuestras Indias. *Cronología. Bibliografía. Índices onomástico y toponímico.*

Abrigan la esperanza, los autores, de que «el lector encuentre en las siguientes páginas un panorama estimulante y apto para señalar las múltiples facetas de los contactos entre Italia y América». Esta «esperanza», a nuestro juicio, queda satisfecha con la lectura del libro, que resulta interesante para todos los aficionados a un tema no tan conocido como debiera ser.

F.

REVISTAS

REVISTA DE HISTORIA NAVAL.— Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid, 1995; 195 págs. 650 ptas.

Es éste el número 48, primer trimestre del año en curso, con el siguiente interesante *Sumario*, al que precede una *Nota Editorial*:

La reforma de los servicios de la Armada. Un debate en las Cortes de la nación desarrollado por Ramón de Carranza (1902-1912), por Joaquín María Piñeiro Blanca, doctor en Historia Contemporánea. *España ante las implicaciones mediterráneas de la Conferencia Naval de Londres de 1930*, por José Luis Neila Hernández, doctor en Historia Contemporánea. *Rosendo Porlier y Pascual de Herazo y Ayesta: Dos peruanos en la Antártida*, por Jorge Ortiz Sotelo, capitán de fragata, del Instituto de Estudios Históricos y Marítimos del Perú, documentado estudio sobre el naufragio del navío *San Telmo*, en el que iban embarcados «al menos dos peruanos», el brigadier Rosendo Porlier y el teniente de navío Pascual de Herazo y Ayesta. *La Marina en Filipinas, II: La Marina en el Sur de Filipinas (1845-1858)*, es su autor nuestro colaborador el capitán de fragata don Hermenegildo Franco Castañón; con este trabajo da término a su documentado estudio de la actuación de nuestra Marina en aquel archipiélago. *La Marina soviética en la guerra de España*, por José Luis Infiesta Pérez, historiador y, también, colaborador de nuestra revista. *El pensamiento naval y las campañas marítimas en el siglo XVII*, por F. Fernando de Bordejé y Morencos, contralmirante. *La historia vivida*, por José Manuel Veiga García, capitán de navío; recuerda aquí «Los setenta años de la Escuela de Guerra Naval».

Documento: «Carta sobre el combate naval de Abtao (7 de febrero de 1866)». *La Historia marítima en el mundo*, por José Antonio Ocampo, se refiera a «El Instituto histórico-geográfico del Uruguay» *Noticias Generales* da varias, entre ellas el «Bicentenario de la muerte de Vicente Tofiño», y un

«Seminario de Mulazzo sobre el complot de Malaspina», varias convocatorias de conferencias, simposios, congresos, etc. *Recensiones* de varios libros. Va acompañado de buen número de ilustraciones, muchas de ellas en color.

J. F. G.



REVISTA ESPAÑOLA DEL PACÍFICO.—Asociación Española de Estudios del Pacífico. Madrid, 1994; 204 págs. 3.000 ptas (anual)

Editado este número 4 (enero-diciembre 1994) por la A. E. E. P., en colaboración y patrocinada por la Agencia Española de Cooperación Internacional, contiene un *Sumario* del que, razones de espacio, obligan a citar sólo algunos títulos:

El Tratado de Tordesillas y su proyección en el Pacífico, por Lourdes Díaz-Trechuelo; estudia aquí, entre otras cosas, sus antecedentes, el Tratado de Zaragoza, matrimonio de Carlos I de España con Isabel de Portugal, que hace posible el mejor entendimiento entre ambas Coronas, los varios encuentros hispano-portugueses en Filipinas, etc. *Las condiciones prácticas de los viajes de Mendaña y Quirós a Oceanía*, por Annie Baert: la llegada de Mendaña a las islas Marquesas, en la Polinesia, en 1595, en su segundo viaje, que se conmemora este año, estudiando el viaje en sus «condiciones prácticas, las que facilitaron o dificultaron los viajes». *D. Álvaro de Mendaña y sus orígenes bercianos*, por Vicente Fernández Vázquez: su nacimiento en Congosto, el Bierzo (León), «hasta ahora considerado como gallego». *Retana y la bibliografía filipina 1800-1872*, el «Aparato Bibliográfico» como fuente para la historia de Filipinas (Parte I. Fuente Generales), por Antonio Caulín Martínez: extenso trabajo relativo a las fuentes de la historia de Filipinas.

Siguen la sección de *Notas*, con la reseña de «varios acontecimientos científicos de 1994», entre éstos «Los cursos de La Rábida en la Universidad Internacional de Andalucía», «Las conmemoraciones del Tratado de Tordesillas»; «Las jornadas sobre el viaje de Malaspina y Bustamante en 1785-1794...» y «la conmemoración de los doscientos años del retorno a Cádiz de la Expedición de Malaspina»

Cierran el número las habituales secciones de *Noticias* y de *Reseñas*.

F.



NAVAL FORCES. Núm. II/1995

Del contenido de este número subrayamos el artículo en el que se pasa revista de un modo general a las perspectivas de las Marinas de Guerra de los diferentes países, en diversas y distantes áreas geográficas, para el año actual («The naval balance, 1995»).

El reciente lanzamiento del primer submarino sueco de la serie A-19, llamado *Gotland* ofrece la notable particularidad de ser el primero del mundo operativo y construido de origen con sistema propulsor independiente del aire, si bien en realidad es mixto, al contar también con planta convencional diesel-eléctrica. La instalación motriz anaeróbica consta de dos motores de sistema Stirling V4-275R, con potencia máxima combinada de 150 kw, que utilizan como combustible gasóleo y oxígeno líquido, que se usa para patrulla a baja velocidad. Con este sistema se estima que la capacidad operativa en inmersión sin tener que hacer *snorkel* para recargar baterías se multiplica por siete.

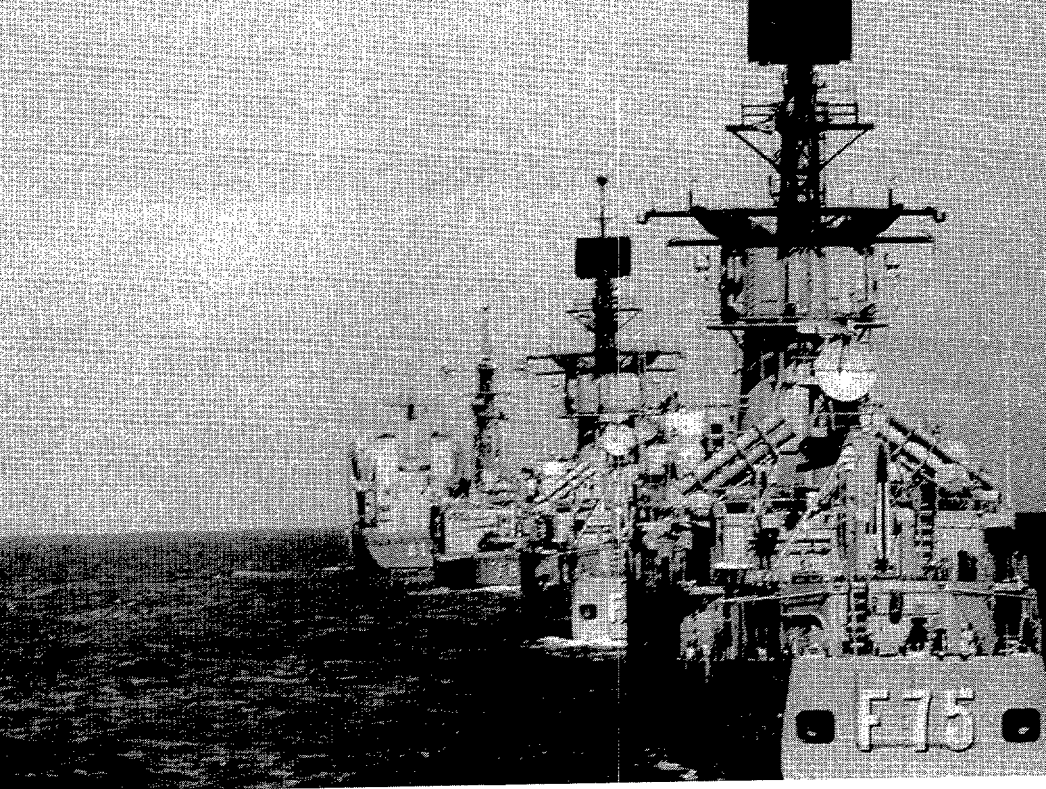
G. Y.

**DEFENSA. Núm. 206, junio, 1995.**

En un interesante artículo se nos describe la operación SHARP GUARD, con especial detalle al referirse a la participación de las unidades de nuestra Armada en la misma, cuya prolongada y meritoria labor bien merece más atención que la que le suelen prestar los habituales medios de comunicación en España. El trabajo, oportunamente ilustrado y completado con varios cuadros resumen de actividades, es debido al capitán de fragata Liberal Fernández, quien da una clara idea de esta operación, sintetizando sus aspectos más importantes.

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



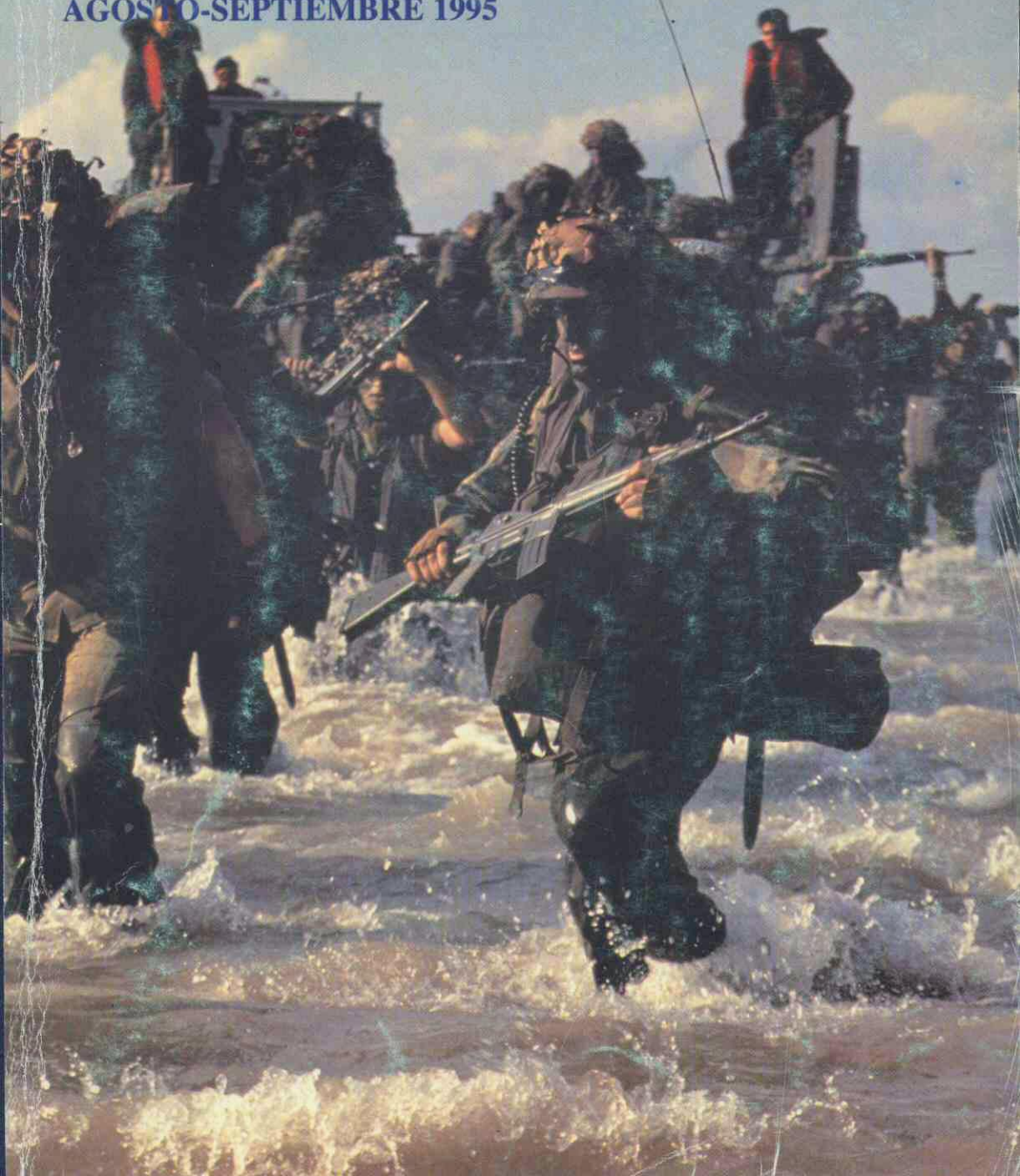
Formación Uno. Autor: Ramón Leste Contreras.

REVISTA GENERAL DE MARINA



10

AGOSTO-SEPTIEMBRE 1995



REVISTA
GENERAL
DE
MARINA

FUNDADA EN 1877
AÑO 1995
AGOSTO-SEPT.
TOMO 229



Nuestra portada:
«Infantería de Marina».
Autor: Jorge Mata.

EDITORIAL	137
TEMAS GENERALES	
Coronel de I. M. José Fernández Gaytán EL REAL CUERPO DE I. M. SU ORGANIZACIÓN	139
Comandante de I. M. Hugo O'Donnell y Duque de Estrada LA I. M. ESPAÑOLA Y LA CUESTIÓN DE SU AN- TIGÜEDAD	161
General de Brigada de I. M. Abel Ángel Gamundi Insua CINCO ANÉCDOTAS PARA LA PEQUEÑA HISTO- RIA	177
Contralmirante Carlos Martínez-Valverde LA INFANTERÍA REAL DE MARINA EN LA GUE- RRA DE LA INDEPENDENCIA	191
Capitán de Navío José Luis Tato Tèjedor HÉROES DE NUESTRA I. M.	207
Coronel de I. M. Gonzalo Parente Rodríguez LA I. M. Y LA DISUASIÓN	215
Teniente Coronel de I. M. Enrique Fojón Lagoa LAS OPERACIONES MARÍTIMAS Y LA FUERZA DE I. M.	225
Teniente Coronel de I. M. José Enrique Viqueira Muñoz LA GUERRA ANFIBIA Y LA FUERZA DE DESEM- BARCO DE LA FLOTA	231
Comandantes de I. M. Luis Martín de la Hoz y Antonio Rodríguez Alcalá LAS UNIDADES DE I. M. EN LAS OPERACIONES DE EVACUACIÓN	239
Teniente Coronel de I. M. Juan Chicharro Ortega LA PRESENCIA DE LA I. M. EN MISIONES DE PAZ EN CENTROAMÉRICA	251
Teniente Coronel de I. M. Baldomero Rodiles Palomo PARTICIPACIÓN DE LA I. M. EN EL DESARME EUROPEO	263
Teniente Coronel de I. M. Arturo Cañas Nuche LAS UNIDADES DE OPERACIONES ESPECIALES	279
Coronel de I. M. Diego J. Carrara Marón LA AGRUPACIÓN DE I. M. DE MADRID, FUERZA DE DEFENSA Y SEGURIDAD Y CENTRO DE FORMACIÓN DE LA POLICÍA NAVAL	289
Comandante de I. M. Antonio Planells Palau FUTURA ESTRUCTURA DE COMUNICACIONES DEL TERCIO DE ARMADA	305
Capitán de I. M. Manuel García Ortiz LA DEFENSA ANTIAÉREA EN LA FUERZA DE DESEMBARCO DE LA FLOTA	309
Teniente Coronel de I. M. Manuel C. Bustabad Amado ¿QUÉ ES DEL APOYO LOGÍSTICO A LA I. M.?	323

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 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



AN antiguo como el concepto mismo de la fuerza naval es el de su proyección desde el espacio marítimo, en el que se mueve, sobre el terrestre, por lo que los antecedentes de las operaciones anfibas se remontan en los tiempos, siendo prácticamente imposible datar la primera de esta clase. Es, sin embargo, en el siglo XVI, concretamente en 1537, como verá el lector de estas páginas, cuando España, asumido el puesto de primera potencia mundial con su posición dominante en Europa y la gigantesca ampliación de sus dominios que supone la incorporación del Nuevo Mundo, crea los Tercios de las Armadas como medios especialmente organizados para la extensión del poder naval desde la mar sobre la tierra para afrontar una necesidad estratégica en todos los ámbitos de sus dominios: nace así, propiamente, la Infantería de Marina, aunque aún no se la llamara así, ejemplo imitado bastante después por las demás naciones que le disputaron su primacía (Francia, en 1622; Inglaterra, en 1664, y los Países Bajos, en 1665).

Casi medio milenio después es otra la gran potencia que ocupa, indiscutiblemente —desaparecida la bipolaridad que caracterizó la situación estratégica mundial durante casi medio siglo—, el lugar dominante en el panorama mundial. Los Estados Unidos, poseedores de la mayor fuerza militar jamás conocida y con ella una formidable capacidad anfibia de prestigio bien merecido, hacen hoy hincapié más que nunca en estas fuerzas al elaborar su doctrina estratégica, en 1992, en la que se hace prevalecer el concepto, sintetizado en las palabras *From the Sea*, de la actuación prioritaria desde la mar sobre el espacio terrestre, en contraposición a la anterior (*On the Sea*), en la que se afrontaba preferentemente el dominio de los espacios marítimos, vías de comunicación indispensables ya menos comprometidas al desaparecer la amenaza de confrontación directa con el rival de entonces, sin que esto signifique, evidentemente, que se abandone el papel del dominio del espacio oceánico, sin el cual no es posible su particularización al más restringido ámbito litoral. Doctrina que más recientemente se aumenta y se corrige anteponiendo la palabra *Forward* para subrayar el aspecto *avanzado* (*Forward... from the Sea*) del origen de esta proyección naval, dando mayor peso al despliegue lejano dondequiera que las crisis o los conflictos en áreas geográficas limitadas hagan necesaria la intervención o la simple presión para controlarlas o prevenirlas (siempre que ello afecte a sus intereses). Cometido éste, por otra parte, consustancial con las fuerzas navales de todos los tiempos, para el que hoy cuentan con dos vectores básicos: los medios aéreos —adquisición moderna— y la fuerza anfibia, de larga tradición, beneficiarios ambos de la flexibilidad, movilidad y permanencia que caracterizan a la fuerza naval a la que pertenecen. Es

en este contexto donde la Infantería de Marina tiene su cometido idóneo para el que nació, hace casi quinientos años, en nuestra nación.

Evidentemente, nuestro papel no es de tan ambicioso alcance, ni por la demanda de nuestras necesidades estratégicas ni por los medios de que disponemos, pero, dentro de las normas de colaboración internacional, no somos ajenos a la participación en fuerzas para las hoy denominadas operaciones de paz (se considera de mal gusto hablar de guerra, aunque exista), tales como las de mantenimiento o imposición de la paz y ayudas humanitarias, en las que, de hecho, nuestra presencia ha sido y es activa en tres continentes, y en las que no han estado ausentes nuestros infantes de Marina. Y no olvidemos otros riesgos que pueden convertirse en amenazas directas a nuestra propia seguridad. Nuestra Infantería de Marina pasó por grandes altibajos a lo largo de su historia, crisis de identidad incluso, que la llevaron hasta el borde mismo de la extinción, salvados gracias a la fe en su destino y al tesón de algunos esforzados que lograron evitar tan lamentable fin. Cuando se habla de fuerzas de intervención rápida o inmediata no hay que olvidar que, por su misma esencia y desde su lejana creación, la Infantería de Marina tiene vocación expedicionaria y no es fuerza meramente transportable por mar, sino capaz de permanecer en la mar y actuar desde ella donde y cuando se precise; esto la hace tan indispensable hoy como siempre fue. Casi todos los países tienden hoy a su potenciación, a contracorriente del desarme generalizado en otros campos.

A la hora de confeccionar este cuaderno nos hemos visto gratamente sorprendidos por la masiva respuesta a nuestro requerimiento, materializada en la gran cantidad de colaboraciones recibidas, que desbordan nuestras previsiones, imposibilitando la publicación de todas ellas. El interés y calidad de muchos de los trabajos que ahora no pueden ver la luz, pero que no merecen quedar inéditos, nos sugieren el propósito de hacerlo en números sucesivos.



EL REAL CUERPO DE INFANTERÍA DE MARINA. SU ORGANIZACIÓN

José FERNÁNDEZ GAYTÁN



Su propósito de este trabajo es el estudio de la organización de nuestra Infantería de Marina desde que ésta comienza como tal, recordando también sus precedentes.

Ya desde tiempos antiguos se conoce la existencia de tropas que embarcaban a bordo de las naves de guerra con misiones defensivas y ofensivas, desembarcos... Por lo que a España se refiere, durante la dominación visigoda, algunos de sus reyes contaron con una Marina

importante, principalmente durante los reinados de Sisebuto, Suintila y Wamba; pero es siglos después, en el reinado de Fernando III *el Santo*, rey de Castilla y de León, cuando aparece por primera vez una Marina organizada que, entre otras acciones, contribuye eficazmente a la conquista de Sevilla (22-XII-1248); su hijo y sucesor, Alfonso X *el Sabio*, contribuye, principalmente con su labor legislativa, a la organización y mejora de esta Marina, y es en su código de las «Siete Partidas» donde determina ésta y las misiones de las dotaciones de los barcos, incluyendo también a los hombres de armas, que recibían sus respectivos nombres, según el lugar que ocupaban en la nave: «Proeres son llamados aquéllos que van en la proa de la galera... deben haber en sí tres cosas: la primera que sean esforzados; la segunda, ligeros; la tercera, usados de fechos de mar. Et estos hay otros que llaman alieres, que van cerca de ellos en las costaneras... et estos han de ser escogidos et servir allí do meester fuere segúnt lo mandare el naucher o el cómitre, et por esto que han de facer deben seer tales que hayan en sí las tres cosas que dejiemos de los proeres. Et sobresalientes llaman otro sí a los homes que son puestos además en los navíos, así como ballesteros et otros homes de armas, et éstos no han de facer otros oficios sinón defender a los que fueran de la mar tanto será mejor...» (Part. 2.^a, tít. 24, ley 6.^a).

Por lo que a la Marina catalano-aragonesa se refiere, las «Ordinaciones Ripariae», promulgadas el año 1258, que son quizá el primero de los códigos navales que se conocen, también legislaba sobre la misión de «todo marinero de nave, destinado al servicio de ballestero...». Esta Marina adquirió una gran importancia en el reinado de Jaime I *el Conquistador* y en el de su sucesor Pedro III *el Grande*, mereciendo recordarse también a los almogávares, su actuación en Oriente (1303-1319), con su caudillo Roger de Flor y su grito de guerra: *Desperta ferro*.

Creación de los tercios

La organización dada al Ejército por el cardenal Cisneros hacia el año 1516 fue el antecedente de la creación de los tercios el año 1534 por Carlos I de España y V de Alemania, que sustituyeron a las antiguas coronelías.

El tercio lo mandaba un maestre de campo. Su plana mayor la constituía un gobernador, que sustituía a éste en caso de ausencia; un sargento mayor, encargado de la instrucción, disciplina y buen gobierno del Tercio; un tambor general o tambor mayor, que, a las órdenes inmediatas del maestre de campo, tenía misiones especiales, cuidando también de la instrucción de tambores y pífanos; un capitán barrichel y un teniente barrichel, que tenían las misiones de alguacil real y teniente de alguacil, respectivamente; un furriel mayor; un médico doctor; un cirujano; un boticario; un capellán, etc.

La compañía o bandera la mandaba un capitán, con un alférez, un abanderado, un sargento y varios cabos, encargados éstos del mando de las escuadras, diez por compañía.

La Infantería de los tercios se componía de piqueros y arcabuceros; más tarde se le agregaron los mosqueteros. Los efectivos del tercio, en *planta*, eran normalmente de 3.000 hombres, distribuidos en doce compañías o banderas de 250 plazas cada una; en determinadas ocasiones, éste alcanzó a ser hasta de 4.000 hombres y, en cambio, en otras no llegó a los 1.000.

Los grandes éxitos adquiridos por los soldados que guarnecían las galeras indujeron a Carlos I a la organización de unos «soldados de mar», que tuvieran una preparación *anfibia*, dentro de los antiguos tercios de Infantería española, denominándolos Tercios de las Armadas; fueron éstos las Compañías Viejas del Mar de Nápoles, que más tarde constituyeron el Tercio Viejo de la Mar de Nápoles.

Hacia el año 1526 se organizó el Tercio de la Armada y Flotas de Indias que, reforzado el año 1552, fue bautizado con el nombre de Tercio de Galeones, que, embarcado en la Armada de Galeones, destinada a proteger nuestros dominios de América, también proporcionaba tropas para las guarniciones de galeones, galeazas, etcétera, que componían la Flota de Indias.

El año 1535 se organizó el Tercio de Sicilia que, si bien en un principio tuvo carácter naval, más tarde pasó al Ejército de Tierra con el nombre de África, *el Valeroso*.

El 27 de febrero de 1566 se creó el Tercio de la Mar de Nápoles, *el Mar y Tierra*, que después de la creación del Cuerpo de Batallones pasó parte de él al Ejército de Tierra con el nombre de la *Corona* (Ordenanza de 1718). Este mismo día, por Real Orden, se organizó el Tercio de la Armada del Mar Océano, en Cartagena; fue su primer maestre de campo don Lope de Figueroa, que pasó a Nápoles; el año 1571 cambió este nombre por el de Tercio de la Liga Católica, participando en la Batalla de Lepanto (7-X-1571); el año 1580

pasó a denominarse nuevamente Tercio de la Armada y, más tarde, Tercio de las Terceras, hasta el año 1603, en que pasó a denominarse Tercio Viejo de la Armada del Mar Océano. Además de sus servicios a bordo, guarneció también algunas plazas como Nápoles, Malta, Túnez y Mesina (Sicilia). El año 1644 se llamó Tercio de Córdoba, nombre que el año 1672 cambió por el de Tercio Viejo de la Armada Real del Mar Océano y, en 28 de febrero de 1707, por el de Bajeles; se caracterizó este Tercio de los demás porque contaba con siete capitanes *pláticas* (prácticos), cuya misión era la de «cuidar del embarco y acomodo de la tropa a bordo».

El Tercio de Armada de Infantería napolitana, organizado en Nápoles, tiene su origen de cuatro compañías sueltas «que habían quedado fixas de la Armada»; con éstas, el año 1572 comenzó este Tercio, que, el año 1707 pasó al Ejército de Tierra. Por una Real Cédula de 13 de mayo de 1632 se creó el Tercio Nuevo de la Armada. Varios otros tercios hubo que prestaron sus servicios embarcados y, con el tiempo, pasaron al Ejército de Tierra o se disolvieron, entre ellos, el Tercio Viejo de Armada o de Mallorca y el Tercio de Portugal.

Es de notar que estos tercios, unos eran de Armada y otros de Escuadra, guarnecían, éstos las galeras de las escuadras, y aquéllos formaban las guarniciones de las escuadras, realizando también, bajo mando naval, operaciones terrestres cuando fuese necesario.

La «Ordenanza de Galeras» (1-VI-1621) se refería, entre otras cosas, a la necesidad de que éstas fueran bien armadas y guarnecidas, por lo que «He resuelto... reformar las dichas galeras de España en la forma siguiente: los capitanes de galeras lo han de ser de aquí en adelante de infantería y galeras. Se ha de formar en cada galera de la escuadra una compañía de infantería española, con bandera, alférez, sargento y tambor, y ha de ser de 80 hombres incluso la primera plana...».

Las Ordenanzas del 24 de marzo de 1633 determinaban, en su artículo 6.º: «Que los galeones y navíos míos propios se han de tripular a razón de 26 soldados por cada 100 toneladas y de 28 en las naves capitanas, almirantes y navíos de 200 toneladas abajo». Años más tarde, se encomendó a estas tropas de Marina la misión de servir las piezas de artillería.

El conde de Clonard, en su «Historia orgánica de las Armas de Infantería y Caballería», al referirse a estos tercios navales, dice:

«...Ya en otra ocasión hemos podido observar el magnífico y casi sorprendente espectáculo que ofrecían estos Cuerpos marítimos, combatiendo con valor indómito contra los vientos, las olas y los hombres y trasladarse a tierra sin perder su instinto esencialmente naval y reportando con ellas lauros que podían envidiar los Cuerpos más aguerridos y dedicados sólo a operaciones de este género.»

Creación del Cuerpo de Batallones

La llegada al trono de Felipe V, primer rey de la Casa de Borbón, trajo un cambio radical en todas las instituciones del Estado; la Armada también tuvo una total reorganización, que, como es natural, afectó a las tropas de Marina.

Finalizada la guerra de Sucesión (1701-1714) son el cardenal Alberoni y don José Patiño quienes, con sus disposiciones, abren un claro resurgimiento para la Armada. Las «Instrucciones» de Patiño (4-III-1717), determinaban en su artículo 1.º que «Siendo indispensable el que para el perfecto armamento de los navíos haya gente de guerra que los guarnezca se ha formado el Cuerpo de tropas con el nombre de Batallones de Marina, los cuales han de hacer el servicio de mar y tierra en los bajeles, puertos y plazas donde fuesen destinados»; el artículo 26 le daba la antigüedad «del regimiento de la Mar de Nápoles de que se formaba». Se organizaron cuatro batallones: Armada, Marina, Bajeles y Océano; sus oficiales procedían del Cuerpo General de la Armada, de reciente creación. Cada batallón constaba de 600 plazas, de seis compañías de 100 hombres cada una, con un capitán, un teniente, diez sargentos, dieciséis cabos, un tambor, un pífano y 72 soldados; de cada compañía se escogían seis soldados para la Compañía de Granaderos.

Por el año 1732, se elevó el efectivo de las compañías a 120 hombres, y en 1734 se aumentaron dos batallones a los ya existentes, numerados correlativamente del 1.º al 6.º además de los de Galeras y Barlovento, organizado este último para la Armada de Barlovento. El denominado *Mediterráneo* se dedicó al servicio exclusivo de las galeras, por lo que se llamó de *Galeras*; suprimida la Escuadra de Galeras del Mediterráneo, fue disuelto éste (28-XI-1748).

Las «Ordenanzas de la Armada» de 1748, en el tratado 8.º, determinaban que: «Para custodia, fuerza y defensa de los bajeles de mi Armada he resuelto que por ahora haya ocho batallones de infantería española, los cuales serán empleados en este servicio, y cuando estén desembarcados en el de guarnecer mis plazas u otros fines que convengan, en el modo y forma que establece este tratado»; con arreglo a esta organización, cada batallón constaba de seis compañías y cada una de éstas de un capitán, un teniente, un alférez, un sargento primero, cinco sargentos sencillos, doce cabos de escuadra, tres tambores y noventa soldados; además, en cada departamento habría un sargento mayor, que tendría a su cargo la disciplina, el régimen económico y la instrucción de las tropas; cada batallón tenía un ayudante, cuya misión era velar por la policía y disciplina de la tropa. El conjunto de los batallones lo mandaba un comandante principal, residente en Cádiz, y en los otros dos departamentos (Ferrol y Cartagena), un comandante particular, subordinados todos al director general de la Armada. Con el título de inspector de los batallones había un oficial, con la misión de «pasar las revistas en tiempo oportuno, oír las quejas de los soldados, examinar el manejo de los caudales y reglar el servicio y la disciplina»; con objeto de que en ninguno de los tres departamentos faltase quien

ejerciera estas funciones, se nombran subinspectores. El comandante principal debía tener, por lo menos, el grado de capitán de navío, y los comandantes particulares, el de capitán de fragata. También estas ordenanzas preceptuaban que hubiese en los batallones compañías de granaderos.

El año 1756, se organizaron en cada departamento dos escuadras de Inválidos, «para la custodia de los géneros, pertrechos y desterrados en los arsenales».

Pese a la existencia de ocho batallones de Marina, todavía continuaban embarcando fuerzas del Ejército para guarnecer algunos navíos.

En 23 de abril de 1766, se aumentó el número de batallones hasta doce. El 15 de abril de 1783 fueron distribuidas las fuerzas del Cuerpo entre los tres departamentos, asignando al de Cádiz los 1.º, 3.º y 12.º; al de Ferrol, los 8.º, 9.º, 10.º, y 11.º; al de Cartagena, los 4.º, 5.º, 6.º, y 7.º. Por una Real Orden de 3 de agosto de 1784, quedaron establecidas las segundas comandancias «de la tropa de los departamentos», siendo de la categoría de brigadier el de Cádiz y de capitán de navío los de Ferrol y Cartagena. Por una Real Disposición de 20 de noviembre de 1766, se cambió la denominación de comandante principal de batallones por la de comandante general, tomando aquel título los hasta entonces comandantes particulares.

Creación de los regimientos

La guerra de la Independencia obligó a realizar nuevas reformas; así, el 27 de noviembre de 1808, la Junta Central gubernativa del Reino (Sevilla) dispuso la organización en el departamento marítimo de Cádiz de siete batallones, «seis al pie de la infantería de línea, para salir a campaña y uno para las atenciones del arsenal y de los barcos»; también, un decreto de la citada Junta (15-I-1809) dispuso la formación en Cartagena de tres batallones «para la campaña, y uno para guarnición de los barcos y demás necesidades del Departamento». En Ferrol, se organizaron tres batallones, que agregados al Ejército de la Izquierda, formaron el 6.º Regimiento. Otro decreto de la Junta (16-I-1809) determinó que con los batallones que se organizaron en Cádiz se formaran en Sevilla los 1.º y 2.º regimientos, y el 3.º «quedara para necesidades de embarco, guarnición del arsenal, etc.». En cuanto a los batallones de Cartagena, formaron el 4.º Regimiento, que durante la campaña actuó agregado al Ejército de Tierra.

Proyecto frustrado

La Junta Central Suprema, queriendo dar una nueva organización a los batallones de Marina de Cádiz, quiso crear una llamada *Legión Real de Marina*, que no llegó a organizarse debido al informe que la Dirección General de la Armada (Cádiz) dio, dado que estos batallones, convertidos en regimientos, ya se hallaban actuando, como recordaremos.

Varias reformas. Guardias de arsenales

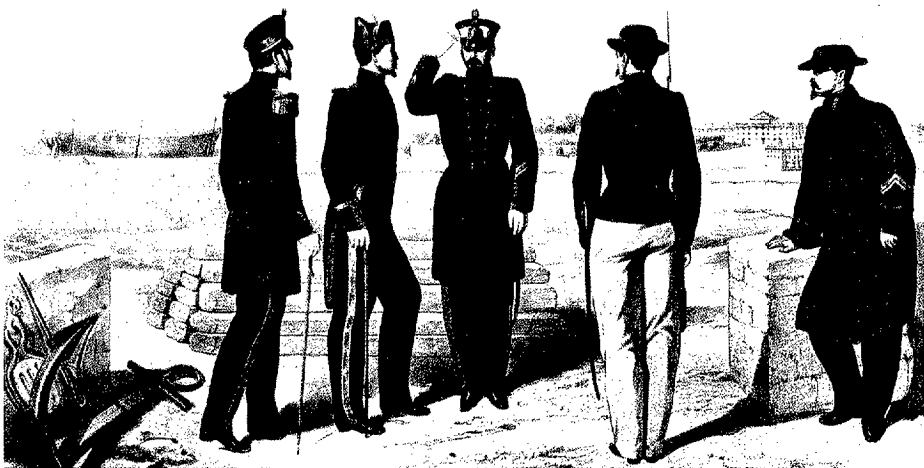
Acabada la guerra (año 1814), un Real Decreto de 15 de febrero de 1817 redujo el Cuerpo a sólo tres regimientos, «debido a la penuria a que en esta época llegó la Marina». Siendo ministro de Marina don Luis de Salazar, conde de Salazar, se dispuso una nueva reforma (7-I-1827), determinando la fusión de los Cuerpos de Artillería e Infantería de Marina en uno sólo que se denominaría Brigada Real de Marina; sus efectivos eran de 4.000 hombres, excluidos los oficiales; con un Estado Mayor de un coronel general, mariscal de campo; un teniente coronel, brigadier o coronel; dos ayudantes mayores, tenientes coroneles; dos segundos ayudantes, capitanes; nueve capitanes, y servicios facultativos. Cada batallón contaba de seis compañías, mandado por un teniente coronel, con un primer ayudante, teniente, y un segundo, subteniente. La compañía la mandaba un capitán, con un teniente, dos subtenientes, dos sargentos primeros, cinco segundos, 10 cabos primeros, 14 segundos, cuatro tambores, dos pífanos, 40 bombarderos y 146 artilleros. Por una Real Orden de 18 de marzo de 1830 se redujo el Cuerpo a dos batallones y las guarniciones de los buques en una octava parte, «vista la forzosa disminución de gastos a que imperiosamente obligan las circunstancias».

Con fecha 12 de febrero de 1833, se dispuso que: «La *Brigada Real de Marina* se refundirá en un nuevo Cuerpo, cuyo título será el de *Real Cuerpo de Artillería de Marina*, cuyo inspector sería el director general de la Real Armada, con un comandante principal, brigadier; un segundo, coronel; dos primeros ayudantes, tenientes coroneles; dos segundos ayudantes, capitanes; un teniente secretario del comandante principal, y un habilitado, oficial segundo del Cuerpo del Ministerio de Marina. La plana mayor de cada batallón la componían un comandante, coronel graduado; un primer ayudante, capitán, con el grado de teniente coronel; un segundo ayudante, teniente; un capellán; un médico cirujano; un sargento-brigadier; un armero, y un tambor. El Cuerpo constaba de tres batallones, con seis compañías cada uno, aunque, debido a la escasez del erario, únicamente se organizaron dos.

Nueva reforma, el 20 de junio de 1839; por ella se cambió el citado nombre por el de Artillería e Infantería de Marina, que duró hasta el 22 de marzo de 1848, y dividió al Cuerpo en dos armas: Artillería e Infantería de Marina; cada uno tenía su plana mayor, que constaba de un coronel, comandante; un teniente coronel, segundo comandante; un teniente, primer ayudante; un abanderado; un sargento primero de brigada; un tambor mayor; un armero; un cirujano, y un capellán. La Infantería tenía tres batallones, de seis compañías cada uno; mandaba la compañía un capitán, con dos tenientes, un subteniente, un sargento primero, cuatro segundos, ocho cabos primeros, ocho segundos, dos tambores o cornetas y 75 soldados. Ambos cuerpos dependían, tanto en la parte facultativa como en la militar, del comandante general de Artillería e Infantería de Marina.

El 6 de mayo de 1857, siendo ministro de Marina don Francisco de Lersundi, propuso éste otra reforma; en la exposición de la misma, éste, después de justificar la necesidad de la reforma de ambos cuerpos, Artillería e Infantería de Marina, «cuya organización y cuyas misiones habían quedado anticuadas», proponía varios cambios; entre éstos fue el suprimir las brigadas, pasando los cabos y soldados a la Infantería de Marina, que constaba de cinco batallones, con ocho compañías cada uno. Nuevo cambio (para no perder la costumbre); fue el de 7 de febrero de 1858, siendo ministro de Marina don José Mac-Crohon; por él se determinaba que los batallones no tuvieran constante permanencia en los departamentos, «que se cambiasen cada dos años, verificándose los relevos por mar...».

El 13 de abril de 1859, otra reorganización del Cuerpo, organizándose tres medias brigadas de dos batallones cada una; cada batallón se componía de seis compañías. Se creó por entonces el empleo de comandante. Constaba el



Cuerpo de Guardias de Arsenales (1862). De izquierda a derecha: ayudante (traje de diario); jefe (gala); sargento (gala); guardia (diario); cabo (traje para tiempo lluvioso). (Museo Naval, Madrid).

Cuerpo de un brigadier, dos coroneles, ocho tenientes coroneles, siete comandantes, 37 capitanes, 78 tenientes y 42 subtenientes.

Motivos económicos obligaron, otra vez, a nueva reorganización del Cuerpo, que por cierto duró muy poco tiempo y que nada arregló; fue su autor el ministro de Marina don Martín Belda.

Por un Real Decreto de 4 de febrero de 1869, siendo ministro de Marina don Juan Bautista Topete, se daba una nueva organización del Cuerpo; con arreglo a ella se formaron tres regimientos: el 1.º, en San Fernando; el 2.º, en

Ferrol, y el 3.º, en Cartagena; la plana mayor de éste la constituían dos brigadieres para gobernadores militares de Ferrol y Cartagena; un coronel para jefe de la sección del Arma en la dirección general de la Armada; un capitán auxiliar para la misma; un teniente coronel primer jefe y un capitán segundo de las fuerzas en el apostadero de Filipinas, y un comandante para las del golfo de Guinea; para determinar los servicios y las misiones del Cuerpo, se aprobó un «Reglamento» (13-X-1870), mediante el cual se tomaban del Ejército los deberes y obligaciones de los distintos empleos, servicios, etc.

Disuelto el Cuerpo de Guardias de Arsenales, creado por R. D. de 15 de marzo de 1845, se ordenó (16-IV-1869) que en adelante prestara este servicio una compañía de Infantería de Marina, bajo el mando del coronel del regimiento correspondiente.

Nuevas reformas

Varias fueron, entre éstas las de las compañías de Infantería de Marina de Filipinas; por ellas se aumentaba el número de fuerzas peninsulares, que se denominarían Compañías de Infantería de Marina del Apostadero de Filipinas. Se disponía que la primera de ellas la formaran clases y soldados peninsulares, y la segunda, con sargentos peninsulares, cabos y soldados indígenas (R. D. de 23-XI-1872).

Durante la tercera guerra carlista (1872-1876), las necesidades de la campaña obligaron al aumento de fuerzas que acabada la guerra de nuevo se redujeron; algo después, la guerra contra los insurgentes en Cuba y Filipinas obligó a nuevo aumento, disponiéndose (8-VIII-1877) que con los jefes y oficiales excedentes, los reclutas dados de alta y las 7.º y 8.º compañías del 2.º Regimiento (Ferrol) se organizara un batallón de Infantería de Marina en Cuba, que constase de seis compañías, como el 2.º regimiento y que con este regimiento y el citado batallón se formara una brigada que pasara a Cuba, disponiéndose, por R. D. de 6 de diciembre de 1879, se denominase Séptimo Batallón, y, por otra de 26 siguiente, Batallón Expedicionario, tomando más tarde el de Primero; el Segundo se formó en Cuba.

El mal estado de la hacienda obligó a la supresión de varias unidades y cierto número de jefes, oficiales y clases, creándose tres regimientos de reserva, asignándose a los batallones de depósito las compañías de guardias de arsenales.

Otra reforma, la del ministro de Marina don Francisco de Paula y Pavía (26-V-1882): por ella se organizó el Cuerpo en brigadas, con dos regimientos en cada departamento, el primero activo y el segundo de reserva; la primera brigada, en San Fernando, la segunda, en Ferrol y la tercera, en Cartagena.

Un R. D. de 30 de abril de 1886, era ministro de Marina don José M.ª Beránger, aprobó un «Reglamento» que determinaba que la misión del Cuerpo de Infantería de Marina, entre otras, era la de «contribuir a dotar los buques de

guerra en combinación con la marinería, desempeñar el servicio militar en los departamentos, apostaderos y arsenales, y cooperar a toda clase de desembarcos»; a tal fin, éste se organizó en tercios de cuatro brigadas; para la custodia de los arsenales se asignó a cada uno de estos tercios una brigada con el nombre de Guardias de Arsenales. Esta reforma tuvo escasa duración, ya que, ocupando el Ministerio de Marina don Pascual Cervera y Topete, el 18 de febrero de 1893 se aprobó otra que suponía la reducción del Cuerpo, apoyándose otra vez en motivos económicos, quedando organizada la Infantería de Marina con un tercio en cada departamento, «compuesto de cinco compañías para los servicios generales de mar y tierra», y otra, la sexta, «para el especial del Arsenal».

El 16 de febrero de 1893 nos trae otra reforma, esta vez «La imperiosa necesidad de introducir todas las posibles economías en los servicios accesorios de la Armada, a fin de disponer del sobrante obtenido para acrecentar el



Cuerpo de Infantería de Marina (1869). De izquierda a derecha: coronel (gala, para fuera de formación, invierno); teniente coronel (gala, para formación); teniente (diario, invierno); subteniente (diario para a bordo y oficinas); capitán (diario para fuera de formación). (Museo Naval. Madrid).

sostenimiento de las fuerzas navales, obligan a reducir, por doloroso que le sea, el contingente de todos los cuerpos... En tal caso se encuentra la infantería de Marina...», quedando el Cuerpo organizado de la forma siguiente: un tercio en cada departamento, de cinco compañías cada uno «para servicios generales de mar y tierra, y una, que era la sexta, para el especial del arsenal». En Cuba, en La Habana, «una compañía para el arsenal y servicios del apostadero», y, en Filipinas, una compañía de peninsulares y otra de nativos. Quedaban disueltos los tercios de depósito y reserva.

Poco duró la citada organización, ya que el 5 de julio de este mismo año, el ministro de Marina don Manuel Pasquín era de opinión contraria a aquélla, ya que: «La importancia del cuerpo de infantería de marina parece acrecentada por las necesidades presentes... Nada he de consignar sobre su necesidad y servicios a bordo de los buques, en los arsenales y departamentos marítimos, en nuestras posesiones de Asia, América, Oceanía y África...». Con esta reforma el Cuerpo quedó constituido por un mariscal de campo; un coronel, oficial primero del Ministerio; un teniente coronel, habilitado general; un comandante a las órdenes del mariscal; un comandante, sargento mayor de la plaza de Ferrol; dos capitanes para auxiliares del Ministerio y un capitán para ayudante secretario del general del Cuerpo; tres brigadieres subinspectores, uno en cada departamento, y el de Ferrol con el doble cargo de subinspector y gobernador militar de la plaza.

En la península, un regimiento cada departamento, denominándose primero el de San Fernando, segundo el de Ferrol y tercero el de Cartagena; cada regimiento constaba de dos batallones de cuatro compañías cada uno. Un cuadro de reclutamiento, depósitos y reservas; una compañía para el servicio especial del arsenal, y una compañía de ordenanzas para el Ministerio de Marina.

En Cuba y Filipinas quedaron las mismas unidades que determinó la reforma del almirante Cervera.

El cuadro de Cádiz (San Fernando) situó sus secciones en Huelva, Sevilla, Málaga y Granada; el de Ferrol, en San Sebastián, Santander Gijón y Vigo, y el de Cartagena, en Palma de Mallorca, Barcelona, Valencia y Almería.

Las necesidades de la campaña contra los insurrectos de Cuba y Filipinas obligó a que por una Real Orden de 28 de mayo de 1895 se dispusiera la apertura de la escuela de soldados jóvenes; así, por otra Real Orden de 3 de julio, se organizó de nuevo la compañía de soldados jóvenes, «en que podían ingresar los huérfanos a consecuencia del naufragio del *Reina Regente* y los hijos de las clases del cuerpo y subalternas de la Armada que contaran doce años de servicio, así como los de los jefes y oficiales que hubiesen muerto en acción de guerra o de sus resultas».

Para la guerra de Cuba se organizó, en marzo de 1895, el segundo batallón del 3.^{er} regimiento, que pasó a la isla. También para Filipinas se ordenó (R. O. de 9-V-1896) que con las fuerzas allí existentes se organizase el batallón de Filipinas, de cuatro compañías; además de éstas había una compañía de guardias de arsenales para el de Cavite.

La conclusión de la guerra (10-XII-1898) y, por tanto, la repatriación de las tropas trajo un necesario reajuste de ellas, disponiendo el ministro de Marina, lo era a la sazón don Ramón Auñón y Villalón, que: «Todas las unidades del Cuerpo volviesen a adoptar la organización que tenían señalada en el presupuesto de 1895-1896; que los batallones se formaran de cuatro compañías y cada una de éstas de ciento veinte soldados, y que las plantillas de los jefes y oficiales de los regimientos, caso de existir sobrante, se cubrieran

con los que llevaban más tiempo de servicio en su empleo, sirviendo de base el personal de la escala activa». A esta disposición siguieron otras «de disminución de plantillas, clausura de la Escuela de Alumnos, supresión del destacamento de Villa Cisneros y de la compañía de Fernando Poo y Río Muni», distribuyéndose estos soldados entre los regimientos.

Malos tiempos para la Infantería de Marina tanto en la prensa como en el Parlamento se llegó a discutir la misión del Cuerpo, «partidarios unos de disolverlo y otros que, sin disolver un instituto que ha dado a la patria tantos motivos de gratitud, pasase a depender del Ministerio de la Guerra, que era el que realmente venía utilizándolo por sus condiciones excepcionales para servir en las colonias»; otros «como los señores Hedijer, Armada, Fernández Caro, Concas y Gutiérrez Sobral, en el Congreso Naval», manifestaron que «la transformación del material de la marina de guerra, al convertir la nave de combate en fortaleza flotante, hace necesario a bordo la presencia de la Infantería de Marina, para el servicio militar en el interior del buque y como núcleo de las fuerzas de desembarco, sirviendo, además, de contingente a la guarnición de los departamentos, Mahón, Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas y posesiones de África, donde puede constituir los cuadros de tropa indígena».

La Infantería de Marina en el siglo xx

Proyectos y reformas

No acabaron con el siglo los proyectos y reformas del Cuerpo, como veremos a continuación.

Una Real Disposición de 23 de octubre de 1902, para «la administración y gobierno de todos los servicios del Ministerio de Marina», en lo que a la Infantería de Marina se refería, que «habrá una sección del Cuerpo, volviendo a restablecerse el *Reglamento para el régimen interior del Cuerpo*». Recordemos que ya, con anterioridad, siendo ministro de Marina don Cristóbal Colón de la Cerda, Duque de Veragua, se hizo una nueva reorganización de todos los Cuerpos de la Armada, determinando la misión de la Infantería de Marina: «Prestar servicios de vigilancia y defensa de los arsenales, y el de polvorines y demás establecimientos militares de la Armada»; fue sólo un proyecto. Lo mismo sucedió con otra Real Orden de 16 de diciembre de 1905. Fue en el año 1908, siendo ministro de Marina don José Ferrándiz, cuando por un Real Decreto de 16 de enero se reorganizó el Cuerpo. Con arreglo a éste se suprimieron los cuadros de reclutamiento, organizándose tres regimientos, uno en cada departamento marítimo, y una compañía de ordenanzas para el Ministerio de Marina.

Cada regimiento tenía dos batallones; el primero «con las fuerzas que se consignarán en el presupuesto», y el segundo «con las necesarias para garantía de buques y arsenales, teniendo a su cargo las primeras y segundas reservas y la incorporación de los reclutas»; las compañías de guardias de arsenales eran las quintas de los segundos batallones; se reorganizaban las bandas de música (13-I-1908), determinándose también que «los reclutas que Guerra destina a Infantería de Marina serán incorporados a los regimientos; en los primeros batallones recibirán la instrucción militar; en los segundos, en las compañías de guardias de arsenales, la complementaria para el servicio de a bordo...»; los reclutas procederían de las cajas de recluta del Ejército.

Por una Real Orden de 4 de diciembre de 1912 se dispuso que con las fuerzas destacadas en Larache y Alcazarquivir se organizase un regimiento, de dos batallones, con seis compañías cada uno, que se denominaría expedicionario.

En 19 de mayo de 1913, era ministro de Marina don Amalio Jimeno, se aprobó una «Memoria relativa a los servicios del Ministerio de Marina», que al referirse al Cuerpo de Infantería de Marina decía: «Desde muy antiguo era creencia común que su actual organización no se acomodaba eficazmente a la que la evolución experimentada por la Marina reclama de dicho organismo, tanto en el servicio en tierra como en el de los buques, y observando que en las principales marinas de guerra no era unánime el parecer sobre la forma de reclutar al personal que debería prestar el servicio propio de este Cuerpo, y acordado para el año próximo la creación de un batallón de marinería para cada uno de nuestros apostaderos, cuyas fuerzas pudieran prestar el servicio encomendado hasta ahora a las de Infantería de Marina, y destinado ya uno de los regimientos de este Cuerpo a nuestra zona de influencia en África (Marruecos), es presumible que todo él sufrirá radical reforma».

En vista de lo cual, don Augusto Miranda, ministro de Marina a la sazón, presentó al Congreso de los diputados (27-V-1914) un proyecto de ley de extinción del Cuerpo, que, aprobado con algunas variaciones, fue rechazado por el Senado, quedando, por tanto, sin efecto.

Todo continuó igual, hasta que por un Real Decreto de 5 de julio de 1920, siendo presidente del gobierno y ministro de Marina don Eduardo Dato, que consideraba necesaria la existencia de la Infantería de Marina, dispuso que por el Estado Mayor Central se hiciese «un estudio y proyecto de reorganización en el plazo más corto posible»; tres fueron los proyectos prestados, aprobándose el que parecía iba a dar una solución más favorable para el Cuerpo, pero el asesinato de este ilustre estadista (8-III-1921) frustró las esperanzas concebidas; todo quedó igual, pese a los buenos deseos de don Joaquín Fernández Pirda y con José Gómez Acebo, que intentaron una nueva reorganización, hasta que un Real Decreto de 9 de noviembre de 1922 estableció para el Cuerpo el régimen de contabilidad de los buques y servicios de la Armada, organizándose con arreglo a él tres regimientos y una compañía de ordenanzas en el Ministerio de Marina.

En 12 de septiembre de 1924, con fuerzas de los tres regimientos, se organizó en San Fernando un batallón expedicionario destinado a Melilla para la campaña de Marruecos, regresando, después de una actuación brillantísima a aquella ciudad, y disolviéndose el 17 de diciembre.

La reforma del almirante Aznar (10-VII-1923) determinaba que «dada la gran escasez de oficialidad en el Cuerpo» fueran cubiertas cuarenta plazas «entre alféreces de navío y de fragata del Cuerpo General de la Armada, así como del Cuerpo de Artillería de la Armada». También, en este mismo año, se dispuso el desembarco de las guarniciones del Cuerpo embarcadas.

Suprimido el Ministerio de Marina durante la dictadura del general don Miguel Primo de Rivera y creada la Subsecretaría de Marina, encargándose del despacho de este ramo su subsecretario, contralmirante don Honorio Cornejo y Carvajal, por un Real Decreto de 30 de agosto de 1925, se determinó que: «pendiente de organización definitiva el glorioso Cuerpo de Infantería de Marina, los ascensos derivados del decreto de ascensos hacen muy difícil su actual funcionamiento, al que hay que poner remedio de pronto efecto, siquiera sea con carácter eventual». También, con esta misma fecha, se dispuso «se explorara la voluntad de los alumnos de la Academia de Infantería (Toledo), que, teniendo dos años aprobados, desearan pasar definitivamente a Infantería de Marina». A tal efecto, se convocaron treinta plazas, que cubiertas, pasaron a la Escuela del Cuerpo (San Fernando), el 1 de octubre, para continuar sus estudios durante nueve meses, siendo, acabados éstos, promovidos al empleo de alférez. También, al año siguiente se convocaron veinte plazas, aumentadas después a veintiuna. El 26 de enero de 1928, se anunció convocatoria para el ingreso en el Cuerpo «para los aspirantes no militares», redactándose el 4 de marzo un nuevo «Reglamento» para la escuela. Con objeto de reducir gastos a la hacienda, el 15 de diciembre de 1926, fueron disminuidas las plantillas en todos los Cuerpos de la Armada, quedando el Cuerpo organizado en la forma siguiente: un general de división, un general de brigada, cinco coroneles, nueve tenientes coroneles, veintiséis comandantes, cuarenta y cinco capitanes, sesenta y ocho tenientes y veintiocho alféreces, esto en cuanto al Cuerpo de oficiales se refiere. Habiéndose fijado el programa de fuerzas navales (23-IX-1929), se determinó que todos los regimientos contaran con compañías de ametralladoras, una por batallón.

Una Real Orden de 3 de julio de 1930 dispuso que la Sección de Infantería de Marina en el Ministerio, mandada por un general de brigada, «se organizase en secretaría y tres negociados: primero, personal; segundo, material, reclutamiento, instrucción y escuelas, y tercero, comisión central liquidadora.»; la misma disposición fijaba la plantilla del Cuerpo: un general de división; dos de brigada, uno para el mando de la brigada y otro para el de la Sección; siete coroneles; trece tenientes coroneles; veintisiete comandantes; cincuenta capitanes; setenta y cuatro tenientes, y veintiocho alféreces. En cuanto a los batallones se refiere, se dispuso que los primeros de los tres regimientos estuvie-

sen al completo, tanto en personal como en material, contando los segundos con la fuerza indispensable para cubrir los servicios de los departamentos.

Otra reforma, también en el año 1930, la del almirante don Salvador Carvia y Caravaca; en el preámbulo del Real Decreto decía que: «La constitución de nuestra Marina exige que la Infantería de Marina sufra una transformación adecuada, que le permita desempeñar cumplidamente no sólo su misión en los departamentos y escuadra, sino también todos aquellos servicios y misiones extraordinarias que la nación le confíe como propios de un Cuerpo dotado de una movilidad que ha de constituir la característica especial de su organización»; por lo que a la parte económica se refiere, un Real Decreto de 9 de noviembre de 1929 dispuso la constitución de un fondo económico y otro de vestuario, llevándose también la contabilidad de pertrechos, víveres y medicina.



Emblema de la Infantería de Marina (1931).

Disolución del Cuerpo. Nueva reorganización

El advenimiento de la segunda República (14-IV-1931) supuso para la Infantería de Marina un duro golpe: efectivamente, un Decreto de 10 de julio de este mismo año por el que se daba a la Armada una nueva organización, en su capítulo XIII, artículo 5.º declaraba a extinguir el Cuerpo, con la plantilla que se le fijase, disponiendo que «los servicios encomendados a este Cuerpo se cubrirán por marinería seleccionada a su ingreso en el servicio, al mando de oficiales del Cuerpo General, que tendrán en estos destinos la mayor estabilidad posible. Estos servicios se continuarán en su forma actual en tanto se proceda a su sustitución». Para la aplicación de este Decreto se daban facilidades a generales, jefes, oficiales y clases para que solicitaran su retiro, amortizando las vacantes que se produjeran, y obligando a los que voluntariamente no lo solicitaran a pasar a la situación de disponible forzoso, quedando una plantilla muy escasa.

Un Decreto de 12 de agosto de organización de la Marina fijaba estas plantillas, quedando «un teniente coronel, tres comandantes, cinco capitanes y nueve tenientes, repartidos entre las bases navales y el Ministerio de Marina,

correspondiendo a Madrid un teniente coronel y dos comandantes; a San Fernando, un comandante, dos capitanes y cuatro tenientes (dos compañías), y Ferrol y Cartagena, un capitán y dos tenientes (una compañía); a la compañía de ordenanzas (Madrid), un capitán y un teniente; se llamaba esta plantilla de *servicios*.

El día 22 de agosto, decreto con la plantilla de extinción; con tal plantilla quedaba el Cuerpo reducido a un general de brigada, cuatro coroneles, diez tenientes coroneles, veintidós comandantes, treinta capitanes, veintidós tenientes y un número indeterminado de alféreces. Varias fueron las disposiciones que después se dieron en tanto no se organizaban las fuerzas de marinería que habrían de sustituir a la Infantería de Marina; entre éstas, una del 20 de noviembre, por la que las fuerzas de Ferrol y Cartagena, respectivamente, tomaban el nombre de Grupo de las Fuerzas de la Base Naval, quedando, el 7 de septiembre, determinadas las fuerzas, que, con el citado nombre quedarían para prestar sus servicios en las bases navales. En San Fernando, quedaban un comandante, cuatro capitanes, ocho tenientes, ocho alféreces, además del personal subalterno, total un batallón. En Ferrol, un comandante, dos capitanes, seis tenientes, cuatro alféreces y personal subalterno, un grupo. En Cartagena, un comandante, dos capitanes, seis tenientes, cuatro alféreces y personal subalterno, un grupo. Cada grupo contaba con un auxiliar mayor, cuatro primeros, ocho segundos, veinticinco cabos, un maestro de banda, cuatro cornetas, dos tambores, un armero y 250 soldados; en San Fernando eran 450.

Aprobado el 30 de junio de 1932 el «Reglamento de destinos», el 9 de julio se publicaron «los destinos de la Marina militar que deban ser desempeñados por personal del Cuerpo, a extinguir»; con arreglo a él, estos destinos se acomodaban a la plantilla de servicios del año anterior: el general de brigada es el jefe de la Sección de Infantería de Marina; un coronel, jefe del primer negociado; cuatro tenientes coroneles, de éstos, uno jefe de la Sección del Cuerpo (Madrid) y los otros tres, jefes del batallón de San Fernando y de los grupos de Ferrol y Cartagena; ocho comandantes, diecisiete capitanes, veintidós tenientes y diecisiete alféreces.

Por una disposición de 7 de junio de 1933 se determinó que «el personal de marinería que pasó a prestar sus servicios sustituyendo a los soldados continuara con el uniforme de marineros, llevando en la cinta del gorro (lepanto) la siguiente inscripción: *Cádiz. Base Naval, o Ferrol o Cartagena*, y en el brazo el emblema del Cuerpo en estambre y con corona mural».

Otra disposición (15-VIII-1934) fijaba una plantilla anual «para servir en las dependencias y unidades del Cuerpo»; en el batallón de San Fernando, dos tambores, cuatro cornetas, un cocinero, un conductor, 218 marineros de primera y 218 de segunda, además de sesenta y seis cabos de Infantería de Marina, quince músicos de tercera y doce educandos. Los grupos de Ferrol y Cartagena tenían el mismo personal, pero en cuanto a la marinería sólo 113

marineros de primera y 143 de segunda, además de treinta y seis cabos de Infantería de Marina, quince músicos de tercera y doce educandos.

Por esta época fueron varias las disposiciones que se dieron relativas a la situación del personal de generales, jefes, oficiales y ayudantes auxiliares (habían venido éstos a sustituir a los suboficiales), escala de reserva auxiliar retribuida, etc.

Duro fue el golpe que se dio a la Infantería de Marina con su disolución, Cuerpo de tan fuerte raigambre en nuestra Armada y que tantos importantes servicios había prestado, por mar y por tierra, a lo largo de su historia; no podía quedar sin réplica y fue el año 1933 cuando un antiguo infante de Marina, el diputado don Joaquín Pérez Madrigal, elevó al Congreso de los Diputados una proposición de ley con objeto de que fuera restablecido el Cuerpo y se anularan todas cuantas disposiciones anteriores se habían dado.

La propuesta acarreó un fuerte debate en la cámara Legislativa, discutiéndose largamente sobre la utilidad del Cuerpo, su organización, reclutamiento y otros puntos a él relativos, llegando a decir el ministro de Marina, don Gerardo Abad Conde, que «sin la Infantería de Marina no puede funcionar la Marina» (9-III-1935); con motivo de este largo debate, el 9 de abril siguiente se reafirmó en su idea el ministro, diciendo: «Lo que aseguro al señor Pérez Madrigal es que sin Infantería de Marina o sin un Cuerpo análogo, con las atribuciones que la Infantería de Marina debe tener a bordo, no puede funcionar nuestra Marina».

No cayeron en saco roto estas disertaciones, ya que, con fecha 29 de diciembre de este mismo año, se dio una disposición recordando que los servicios propios de la Infantería de Marina «deberían ser cubiertos por marinería seleccionada» y que ésta «debería componerse, para cubrir estos servicios, no sólo de los precedentes de la inscripción marítima, sino también de los que solicitasen su ingreso como voluntarios», a los cuales se les admitiría «para el servicio que hoy tienen asignado en el Cuerpo la marinería», teniendo que firmar un compromiso por tres años; en cuanto a los soldados procedentes de las cajas de reclutas, forzosos, «podían engancharse al llevar un año de servicio y por un período de dos años».

Otra nueva disposición, ley de 6 de marzo de 1936, disponía que «los servicios de tropa de la Infantería de Marina fueran cubiertos con voluntarios, y, a falta de éstos, con personal procedente de dichas cajas de recluta del Ejército, de la misma manera que se venía haciendo hasta el año 1931». A fin de abreviar el paso del anterior sistema de reclutamiento a esto, el día 21 de junio se determinó que: «En 31 de octubre próximo, serán baja en las unidades del Cuerpo la mitad de los efectivos de la marinería forzosa, que será destinada a arsenales, y en 31 de enero siguiente, el resto».

Las cajas de recluta del Ejército de las capitales costeras deberían facilitar al Cuerpo estos contingentes. El 14 de diciembre, otra disposición ordenando que el servicio de las fuerzas de Infantería de Marina se ajustará al reglamento «vigente para las unidades del Ejército».

Guerra de España

La guerra, comenzada el 18 de julio de 1936, dividió a las unidades de Cuerpo. En zona nacional quedaron el batallón de San Fernando y el grupo de Ferrol, en zona republicana el grupo de Cartagena y la compañía de ordenanzas del Ministerio de Marina (Madrid).

Las circunstancias trajeron una nueva reorganización de las unidades del Cuerpo, organizándose dos regimientos, uno en San Fernando y el otro en Ferrol, de los que salieron varias unidades embarcadas, otras destinadas a varios servicios y, en un principio, compañías expedicionarias que después se convirtieron en batallones expedicionarios.

En San Fernando, de donde en un principio salieron algunas compañías expedicionarias, después se organizaron dos batallones, 1.º y 2.º, que actuaron durante casi toda la guerra por los frentes de tierra del Sur de España; fue casi finalizada la guerra cuando pasaron a depender directamente del Estado Mayor de la Armada.

En Ferrol también se organizaron dos batallones: el 1.º expedicionario, que combatió en los frentes de Asturias y de Teruel, y el 2.º, denominado *Columna Móvil*, guarneció varias capitales de la costa cantábrica: Gijón, Santander, Bilbao y San Sebastián. Ambos regimientos contaban también con un tercer batallón de depósito en sus respectivos cuarteles.

En cuanto al grupo de Cartagena, fue transformado en regimiento naval, que también actuó por los frentes de tierra. La compañía de ordenanzas del Ministerio de Marina se destinó principalmente a la defensa antiaérea y otros servicios del Ministerio.

Nueva época

Reformas de los ministros de Marina, almirantes Moreno y Abarzuza

Acabada la guerra (1 de abril de 1939), se consideró de todo punto necesaria una nueva reorganización del Cuerpo de Infantería de Marina. En efecto, el 30 de diciembre de este mismo año, el ministro de Marina, don Salvador Moreno Fernández, dio a conocer una disposición que, desarrollada por ley de 17 de octubre, entró en vigor el 1 de enero de 1940.

La citada ley, en su preámbulo decía: «Al crearse la Infantería de Marina se le asignó una función determinada y acorde con las necesidades del momento. Posteriormente, y en el correr de los años, esta institución no evolucionó al ritmo de las necesidades de la Armada, encontrándose en el momento actual con una gloriosa historia, pero sin misión definida y con conceptos orgánicos que no corresponden a la realidad presente». A esto tendía esta reforma, a darle una misión; así el artículo 1.º decía: «A la Infantería de Marina corresponderá

en el conjunto del servicio de la Armada: a) dar con su irreprochable presentación una tónica militar destacada en buques y dependencias; b) la guarnición de arsenales y demás centros de la Marina de Guerra; c) el manejo de las ametralladoras antiaéreas pesadas y ligeras de la defensa antiaérea de buques y bases navales; y el servicio de seguridad en estas últimas contra los bombardeos aéreos en su aspecto de defensa pasiva».

Con arreglo a esta ley, se organizaron cinco tercios: Tercio del Norte (Ferrol); del Sur (San Fernando); de Levante (Cartagena); de Baleares (Palma de Mallorca), y de Canarias (Las Palmas de Gran Canaria). Los tres primeros bajo el mando, en cuanto a su empleo, de los comandantes generales de los departamentos marítimos, y los segundos, a los órdenes de los comandantes generales de las respectivas bases navales; y un batallón independiente, denominado *Batallón del Ministerio* (en Madrid) «para la guarnición y otros servicios de este centro». Las fuerzas embarcadas las proporcionarían los tercios. Por un decreto de 31 de julio se creó la Escuela de Especialistas.

La Inspección del General del Cuerpo la ostentaba un general de división, dependiendo directamente del jefe del Estado Mayor de la Armada; contaba la Inspección con dos secciones: a) de organización, la tenía a su cargo un general de brigada, y b) de instrucción, mandada por un coronel.

En cuanto al Tercio de Canarias, el año 1954, pasó a ser una agrupación independiente, al igual que el batallón del Ministerio, mandados éstos por un teniente coronel.

Cada tercio lo mandaba un coronel y se componía de tres batallones, uno de Infantería ligera, «con el número preciso de varias compañías; otro de defensa antiaérea motorizada y otro de instrucción». El batallón del Ministerio se componía de plana mayor, tres compañías de fusiles y una de ametralladoras.

Por un decreto de 17 de octubre de 1940, se fijaban las plantillas que deberían regir a partir del 1.º de enero siguiente; en cuanto a la Infantería de Marina, era: un general de división, inspector general del Cuerpo; un general de brigada; siete coroneles; quince tenientes coroneles; veintinueve comandantes; 114 capitanes, y un número indeterminado de tenientes, y siete directores de bandas de música. Para la Escala Complementaria: un coronel, tres tenientes coroneles, seis comandantes, diez capitanes y doce tenientes. Con el tiempo, esta plantilla sufrió varias modificaciones.

Entre las muchas disposiciones que por estos años se dieron, que no son aquí del caso citar, fue una la que aprobaba el Reglamento orgánico de tropas y clases (7-I-1944); una de las cosas a las que se refería era a la forma de ingreso como soldado, que podía ser, o bien procedentes de las cajas de recluta del Ejército, o bien como voluntario.

El año 1962 fue disuelto el Tercio de Baleares.

Otra reforma tuvo lugar el 6 de noviembre de 1957, era ministro don Felipe Abarzuza y Oliva, y con arreglo a ésta se formó en San Fernando el Grupo Especial, con el Tercio del Sur y la Escuela de Aplicación.

El Real Decreto de 21 de mayo de 1968

Nueva reorganización del Cuerpo, no definitiva pero sí muy importante, puesto que con ella se le devolvía su primitiva misión y otras que le hacen pieza de gran importancia dentro de la Armada.

En efecto, por un Real Decreto de 21 de mayo de 1968 se reorganizaba la Infantería de Marina; éste, en su *Preámbulo* dice:

«1. La Infantería de Marina se rige por la Ley de 17 de octubre de 1940 que estableció su organización, por Ley del 25 de noviembre de 1944, que creó la Escuela de Aplicación y por el Decreto del 3 de octubre de 1957, que creó el Grupo Especial de Infantería de Marina, así como por otras disposiciones de rango inferior.

2. Durante el tiempo transcurrido, han evolucionado los medios y los criterios sobre su utilización, creando nuevas exigencias que aconsejan la reorganización de la estructura que se realiza por el presente Decreto, al amparo de lo establecido en la disposición final 1.^a del Régimen Jurídico de la Administración de la Armada.

3. Se actualiza la misión de la Infantería de Marina, dentro del conjunto de la Armada, en consonancia con los nuevos medios y doctrina sobre operaciones anfibas y se fijan sus misiones secundarias.

4. Se establece que el Comandante General de la Infantería de Marina es un Mando Orgánico cuyas responsabilidades y atribuciones se determinan. Se le atribuye la preparación táctica y logística de las unidades. Se señalan las Autoridades Navales Operativas a quienes corresponde el empleo de las referidas unidades.

5. Se provee al Comandante General de una Comandancia General de la cual se separa todo lo concerniente a problemas subjetivos de administración, ya que, en virtud de la reciente reestructuración sancionada por los Decretos 3 163/66, 2 166/67 y 2 957/67, corresponde la resolución de tales problemas a las Autoridades Navales de apoyo logístico, de material, de administración de personal y de administración económica.

6. Se convierte el Grupo Especial en el *Tercio de Armada*, título de gran tradición significativa como fuerza operativa de la Flota, y se separan del mando de este Tercio los elementos que se hallaban integrados en el Grupo Especial y no tienen carácter eminente operativo.

7. A la Escuela de Aplicación, además de su misión docente, se le atribuyen funciones de adiestramiento.

8. Siguiendo la tradición de la Marina en lo referente a Cuarteles de Instrucción, se establece un sólo Centro para la formación e instrucción del contingente forzoso y voluntario de Infantería de Marina, con el fin de descargar a las Unidades Operativas de esta función marginal.

9. Se establece que la actual unidad administrativa de personal de Infantería de Marina se integre en el Departamento de Personal de la Armada con el fin de garantizar la Unidad de Doctrina en cuanto se refiere a la política general de personal, manteniéndose las necesarias atribuciones del Comandante General respecto a prioridades de distribución en la Infantería de Marina.

Este decreto deroga todas las disposiciones de igual o superior rango, en cuanto no concuerden o se opongan a los preceptos en él fijadas».

Por una Orden Ministerial de 13 de enero de 1970, se aprobaba la *Estructura de la Infantería de Marina* y su reglamentación. El artículo 1.º de ésta determinaba que «la Infantería de Marina es un Cuerpo formado por tropas especiales. Constituye una fuerza de la Armada que tiene por misión llevar a cabo acciones militares en la costa iniciadas en la mar, con arreglo a los planes redactados por el mando», correspondiéndole también, «Contribuir a la defensa y seguridad de instalaciones navales. Formar parte de dotaciones de buques, y asistir a las Autoridades marítimas cuando el ejercicio de sus funciones lo requiera». Su artículo 2.º decía que «Las misiones permanentes adjudicadas a la Infantería de Marina en paz y en guerra no son excluyentes de la acción adecuada de otras fuerzas armadas... Su entidad y desarrollo se ajustarán a la política militar establecida por el Gobierno para las Fuerzas Armadas». El 3.º determina quiénes son los componentes de la Infantería de Marina: comandante general, Comandancia General, fuerzas y centros e instalaciones.

El Comandante General (COMGEIM), con el grado de general de división, ejerce el mando único del Cuerpo, subordinado directamente al almirante jefe del Estado Mayor de la Armada. Su misión es la de «Asegurar la preparación táctica y logística de sus unidades y facilitar su adecuado empleo; se halla asistido por la Comandancia General de la Infantería de Marina, cuya estructura cubrirá la totalidad de las funciones adjudicadas a dicha autoridad, siendo su actuación complementaria de la del Estado Mayor de la Armada, con un carácter limitado en función de la preparación táctica y logística que se atribuye al Comandante General. Está constituida por Secretaría, Sección de Táctica, Sección de Logística, Sección de Organización, Secretaría Técnica de Estudios Especiales, Seguridad Naval, Oficina de Estadística».

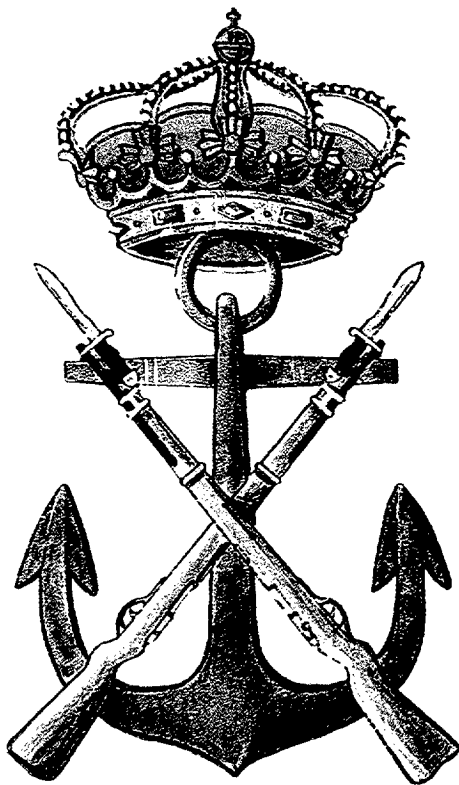
En cuanto a la doctrina, organización y medios será desarrollado por la Junta de Reglas (JURE), dependiendo del almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, estando radicada en la Escuela de Aplicación (San Fernando). Las Fuerzas se dividen en: Fuerzas de Desembarco, Fuerzas de Defensa y Seguridad, y Unidades integradas en las dotaciones de los buques.

Las Fuerzas de Desembarco (FD) «son el núcleo fundamental de la Infantería de Marina», compuestas por unidades tácticas básicas y unidades de apoyo de combate y logísticos; constituyen éstas el Tercio de Armada (TEAR), mando por un general de brigada en jefe (GETEAR), asistido por su

Cuartel General, compuesto éste por el Estado Mayor, Unidad de Comunicaciones y Unidad del Cuartel General, cada una con sus misiones específicas.

La Agrupación de Desembarco (AD) es «la unidad que incluye orgánicamente a las unidades básicas del TEAR».

La Unidad de Operaciones Especiales (UOE) fue creada en noviembre del año 1967, estando encuadrada en la Agrupación de Desembarco (AD) del Tercio de Armada. Las Fuerzas de Defensa y Seguridad, a las órdenes operativas directas de la autoridad naval en cuya jurisdicción radiquen, tienen como misión la de «contribuir a la defensa, en todo orden, de las Bases Navales, mediante su empleo como fuerza militar; proporcionar seguridad militar a las instalaciones navales... Asistir militarmente a las autoridades marítimas para hacer cumplir la legislación vigente, cuando sean requeridas para ello». Para el cumplimiento de estas misiones se hallan organizadas en tercios y agrupaciones. Los tercios son: el Tercio del Norte (Ferrol) (TERNOR), Tercio del Sur (San Fernando) (TERSUR), y Tercio de Levante (Cartagena) (TERLEV). Las agrupaciones fueron constituidas para la defensa y seguridad de las dependencias de la Armada en Madrid y de la de la Base Naval de Canarias (Las Palmas de Gran Canaria); mandadas por un coronel, su organización y dependencia son análogas a las de los tercios. Por una Real Orden número 1954/79, del año 1979, se organizó la compañía del *Mar Océano* como integrante de la Guardia Real.



Emblema de la Infantería de Marina (actual).

Antigüedad

La antigüedad del Cuerpo quedó fijada por un Real Decreto de 10 de julio de 1970 (B. O. E. número 191/78. R. D. número 1.888); reza así:

«El Real Cuerpo de Infantería de Marina tiene su origen en la disposición de la Secretaría de Guerra de Felipe II, por la que se vinculaban permanentemente a la Armada algunos tercios de Infantería española que, con el nombre genérico de Infantería de la Armada, combatieron por tierra y mar basados en las escuadras de galeras y galeones. Su antigüedad corresponde a la de los citados tercios. El Tercio Nuevo de la Mar de Nápoles se remonta al año 1537. En 1717 su Majestad Felipe V reorganizó y asignó de forma definitiva las antigüedades de las diferentes unidades del Ejército y la Armada, concediendo la de 1537 a la Infantería de Marina por Real Orden de 14 de febrero de 1722. Con posterioridad, y por sucesivas Reales Ordenes y Ordenanzas de 1746, 1748, 1760 y 1871, fue reiterada dicha antigüedad. No obstante, a lo largo de los años, el Cuerpo de Infantería de Marina ha experimentado diversas vicisitudes en su estructura, por lo que, en alguna ocasión, su antigüedad se ha visto temporalmente discutida e incluso modificada hasta llegar a la situación actual. Por tanto, considerando suficientemente acreditada la primitiva antigüedad del Cuerpo y que este hecho constituye un legítimo orgullo nacional, por haber sido España la primera en tomar la decisión orgánica de crear una Infantería de Marina, a propuesta del ministro de Defensa, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día ocho de julio de 1978. Dispongo. Artículo único. Se fija el año 1537 como antigüedad del Cuerpo de Infantería de Marina. Madrid, a 10 de julio de 1978. El Ministro de Defensa: Manuel Gutiérrez Mellado. Juan Carlos. R.»

Como vemos, nuestra Infantería de Marina es la más antigua del mundo.

Los hechos de armas y de otra índole en que ha intervenido el Cuerpo le han hecho acreedor a un bien ganado prestigio y a una bien justificada fama de *glorioso* y *heroico*, como así ha sido reconocido oficialmente.

Cambiarán las ideas, las técnicas tácticas, las armas y los medios de defensa y ataque, cambiará todo, pero para los Infantes de Marina algo no cambiará: el *Espíritu*, que permanecerá siempre el mismo, haciéndoles dignos de su lema: VALIENTES POR MAR Y POR TIERRA.



LA INFANTERÍA DE MARINA ESPAÑOLA Y LA CUESTIÓN DE SU ANTIGÜEDAD

Hugo O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA



Antigüedad y tradición, herencia espiritual



En la milicia, el tema de la antigüedad de un cuerpo, unidad o individuo, es decir, el tiempo transcurrido desde su creación, si se trata de una colectividad, o desde el ejercicio o toma de posesión de un grado, empleo o destino, si es respecto a una persona, ha sido siempre de peso, importancia y trascendencia. En el plano individual es la base primordial para el ascenso, si se trata de una «antigüedad sin defectos», sin postergación ni ineptitud y entre individuos de la misma categoría, determina, como sabemos, la primacía en el mando («la antigüedad es un grado»).

En los cuerpos orgánicos ha tenido su importancia y, aunque hoy en día su significado práctico es menor que el que se le concedió en el pasado, la conserva, ya que, al igual que las acciones gloriosas, constituye una herencia común que se transmite a lo largo del tiempo entre los componentes sucesivos, y que los ennoblece, enorgullece, aúna e incentiva, existiendo todas éstas entre muchas razones para conservarla y mantenerla, y ninguna para erradicarla. Los muchos años de glorioso servicio indican, tanto para las instituciones o agrupaciones humanas como para los individuos, no sólo el haber servido bien, sino el continuar, hoy como ayer, siendo útiles. Además, el militar de todos los tiempos, con poca paga y muchas veces retrasada, responde a estímulos de orden superior al meramente material, exponiendo su vida, a la que nunca se puede poner un precio.

La preferencia por razón de antigüedad es algo que está en vigor y, en actos y formaciones que no sean de guerra, el cuerpo más antiguo prevalece. Si nos remontamos en el tiempo aún tenía mayor trascendencia. Los archivos están llenos de memoriales de agravios por presuntas postergaciones en campaña, lo que por un lado era hermoso y encomiable, el querer ocupar el puesto de mayor riesgo, pero por otro resultaba poco práctico y coartaba la iniciativa y arte táctico del general.

Con el tiempo, éste y otros privilegios se redujeron al campo meramente honorífico, disfrutando las unidades más antiguas de ciertas ventajas de este carácter, como era la de ir a vanguardia o en el ala derecha de las formaciones, montar la denominada «Guardia del Principal» en las plazas; y al práctico de menor relieve, traduciéndose en preferencia en alojamientos y la consideración de superior en igualdad de circunstancias del oficial de la unidad más veterana.

La cuestión de la antigüedad de la Infantería de Marina española

La antigüedad de nuestra Infantería de Marina es un tema que ha suscitado bastante polémica y, como suele ocurrir en este caso entre investigadores de buena fe, todos o casi todos los que han intervenido en ella tienen su parte de razón, ya que es una cuestión de rigurosidad el punto en el que cifrar la característica definitoria, existiendo además en general un gran confusionismo. En principio hay dos grandes bloques mayoritarios: de un lado están los que opinan que no puede hablarse de Infantería de Marina hasta el siglo XVIII, hasta que en 1717 se crean los batallones de «Armada», «Marina», «Bajeles» y «Océano» (considerada como la «Segunda Época» de su existencia), y de otro, los que ven en la fecha de 1537 su nacimiento incuestionable.

Los primeros alegan en su favor que hasta esa fecha sólo puede hablarse de unidades sueltas, sin conexión entre sí, sino con la Armada local de la que forman parte.

A los segundos tampoco parece faltarles razón: en el primer tercio del siglo XVI, las compañías de la Mar de Nápoles se turnan rotativamente en las galeras mientras éstas están activas; en período de invernada o de adobío y despallar, se distribuyen por la Marina en puestos y presidios destinados a la defensa costera, o bien se internan para misiones concretas como luchar contra el bandidaje calabrés o la represión de sublevaciones. Cumplen todos los requisitos y asumen todas las misiones que hoy en día consideramos propias de la Infantería de Marina.

Junto a estas dos grandes corrientes de opinión y crítica hay otras varias, como las de los que alegan que mucho antes de esta última fecha de 1537 se detectan, y no sólo en Nápoles, soldados a bordo, distribuidos en barcos y escuadras, diferentes a las tropas que ocasionalmente se embarcan para tal o cual ocasión.

Hay también quien afirma que hasta que no existe una conciencia doctrinal y práctica de su empleo no existe auténtica Infantería de Marina, aunque de hecho haya en un momento histórico alguna unidad que ponga en práctica todos sus requisitos; y hay otros, en fin, que opinan que hasta el momento en el que se goza de mandos propios, distintos de los navales, y de una organización interna, no puede hablarse de tal cuerpo.

El planteamiento de una cuestión previa

A lo largo de nuestra Historia ha habido multitud de conflictos entre maestros de campo y jefes de unas unidades con los de otras por estas cuestiones, ya que el cabo principal se consideraba responsable y adalid del honor e intereses de su unidad; sin embargo, en los siglos XVI y XVII, estos incidentes no se referían tanto al reconocimiento de una mayor o menor antigüedad, sino al no haberse tenido en cuenta esa circunstancia en los casos concretos, resolviéndose, por otro lado, sin mayor trascendencia, por el jefe común, y llegando sólo en muy contados casos a las altas esferas decisorias del Consejo de Guerra o del propio rey.

Aunque la antigüedad de las unidades no solía estar probada documentalmente, salvo por alguna que otra certificación aislada, y cuando se escribe sobre el tema, se refiere a la «antigüedad que dice tener» tal o cual tercio, y estaba basada en la denominada «tradición incontestada»; todos conocen las antigüedades de todos, y generalmente las respetan. Esta relativa tranquilidad la iba a romper de alguna forma la Infantería de Marina.

En un momento determinado, que analizaremos porque nos afecta directamente, el centralismo borbónico decide ordenar cronológicamente los regimientos, aunque se tratase de unidades que nunca pudieran entrar en conflicto por encontrarse en teatros operativos o guarniciones muy alejados unos de otros. A partir de este momento, el rey asume personalmente esta misión clasificatoria con el debido asesoramiento y tras largo expediente donde se presenta el memorial y las pruebas (el «defensorio»), como juez o árbitro supremo y propietario de sus ejércitos.

Esta declaración real, sin embargo, no resultó durante largo tiempo un fallo inapelable, pese a su deseo de serlo, sino una solución temporal y, como veremos, muchas veces contradictoria, dejando siempre la puerta abierta a pruebas más actualizadas o a otras consideraciones. Sólo en nuestros días, cuando el tema ha perdido buena parte de su significado y consecuencias prácticas, es cuando parece que se han calmado los ánimos lo suficientemente, al menos, como para no plantear disputas a nivel oficial.

Por ser materia regulada en cada momento de su historia, la antigüedad es, pues, la que determina el rey; por ello está clarísimo que la Infantería de Marina tiene la antigüedad de 1537 en virtud del Real Decreto número 1.888, de 10 de julio de 1978.

Pero ocurre que esta decisión no sólo se toma atendiendo exclusivamente a criterios rigurosamente históricos o pruebas históricas concretas, sino también a criterios políticos, de oportunidad, de incentivo por méritos acumulados, de movimientos de opinión, de otro tipo de preeminencias, o incluso de mero favor real. Significativo fue el caso del regimiento de la reina con base en Cádiz al que en principio se le dio, por ser de nueva creación, la antigüedad de la fecha en que fue recibido al Real Sueldo, 15 de junio de 1735, posterior al

de otro regimiento de la plaza con el que disputó sobre esta cuestión; elevada consulta al Consejo, el rey decidió, en atención a su augusta esposa, Isabel de Farnesio, que debía preferir a toda la Infantería de los ejércitos después de los dos regimientos de las Reales Guardias.

Hay que tener también en cuenta que la decisión real se basa la mayoría de las veces en las pruebas aportadas en su momento por las partes en conflicto o alegadas por la unidad interesada en los casos de reestructuración general.

Por todo ello, desde un punto de vista práctico, no se hubiera debido poder alegar en contra de la concesión una antigüedad probada más recientemente, como consecuencia de posteriores investigaciones o aparición de documentos, ya que esto ha sido motivo de la gran inseguridad jurídica de la materia.

Los diferentes criterios y su justificación

Hemos intentado dejar claro que no hay otra antigüedad oficial que la que el Estado reconoce y que este criterio debe prevalecer sobre cualquier otro.

Sin embargo, ésta no es más, insistimos, que una resolución política, en cierto modo contraria al rigor científico por los criterios ahistóricos que, juntamente con los datos históricos, intervinieron en su creación y porque cierra toda posibilidad a toda ulterior investigación, corrección o crítica, en aras de unos resultados prácticos aconsejables y tendentes a evitar el tener que estar cambiando continuamente de puesto en este escalafón cronológico y litigando sobre la materia.

Por otra parte, la antigüedad definida por estos instrumentos sólo puede tener efectos internos y no es alegable fuera del territorio del Estado que la dictó, ya que la prueba histórica es universal, pero no así la normativa de los países ni las resoluciones de sus reyes o gobiernos; por lo que no cabe decir que la Infantería de Marina española es la más antigua del mundo sólo por el hecho de que el rey así lo acredita por un documento oficial.

Resulta, por tanto, perfectamente lícito y enriquecedor estudiar y valorar otras alternativas atendiendo a criterios conceptuales y cronológicos, y plantearnos el tema dentro del ámbito estricto de la investigación histórica, cuestionándonos las fechas barajadas.

Lo primero que debemos hacer para aclarar el confusionismo reinante es distinguir, mientras analizamos rápidamente las diversas posiciones, entre:

- La antigüedad del soldado de Marina.
- La antigüedad de las unidades de Infantería de Marina.
- El nacimiento de la doctrina básica.
- La creación de la Infantería de Marina «nacional» o general.
- La institución del Cuerpo de Infantería de Marina.

Restringido al ámbito peninsular español, el soldado de Marina es una realidad en la baja Edad Media (y probablemente antes) de Castilla y Aragón.

«Las Partidas» hablan de soldados embarcados «para lidiar con los enemigos», estableciendo un primitivo plan de combate a bordo. El «Libro del Consulado de Mar» pormenoriza por su parte los derechos y deberes de «hombres de armas» y ballesteros embarcados. Se trata de personal contratado individualmente, junto a calafates, carpinteros y marineros, como una profesión o especialización más. No proceden de unidades regulares, inexistentes por otra parte en esta época, ni forman más que grupos combativos dentro de cada barco. Son gente familiarizada con la guerra en el mar, la defensa del buque y el golpe de mano a costas enemigas; son hombres «usados en la mar», como también señalan «Las Partidas», a diferencia de los ejércitos que embarcan, aunque sea para tomar parte en una batalla naval.

La antigüedad del soldado de Marina es pues, en nuestra patria, anterior a su unificación política.

Cuestionarnos sobre la antigüedad de las unidades de Infantería de Marina equivale a hacernos la pregunta: ¿cuál fue la primera unidad que puede considerarse propiamente como tal?, y su respuesta debe reunir los condicionantes de:

- a) Ser una unidad militar.
- b) Desempeñar cometidos específicos distintos de los de las demás unidades de Infantería.
- c) Tener carácter permanente o semipermanente y asignarse de forma definitiva a la Armada.

Aunque todas estas características las reunían esas compañías sueltas de la Marina de Nápoles que acabaron por justificar la antigüedad del Cuerpo, cifrándolas en 1537, resulta sencillo hallar antecedentes más remotos en otras agrupaciones navales que, como las flotas de Indias o la escuadra de Galeras de España, disponen de unidades similares de carácter permanente, diferentes a las «armadas» ocasionales (soldados de Galeones de la Avería (1528), soldados de galeras de las de España al mando de don Álvaro de Bazán, *El Viejo*, en 1531...).

Unidades militares con las características exigibles las había pues con anterioridad a 1537; ¿por qué entonces se ha escogido esa fecha y esa unidad? La razón estriba en la existencia de un condicionante más, en el necesario nexo entre el pasado y el presente. Demostrar que en un momento determinado, por remoto que fuese, hubo una o más unidades de Infantería de Marina, no permite deducir que la actual sea su heredera directa; seguir ese criterio equivaldría a admitir que los *fusilieri navali* italianos son los sucesores de la excelente infantería de guarnición en las *naves longae* de los romanos.

Las compañías del Mar de Nápoles con que se guarnecían habitualmente las galeras del aquel reino, y que pasaron a convertirse en tercio, llegaron con continuidad suficientemente probada hasta la gran estructuración de principios del siglo XVIII y formaron con sus efectivos los nuevos batallones borbónicos, cuna a su vez de los posteriores. Una unidad local se convertía y daba forma así a lo que llegaría a constituir un «cuerpo» nacional, mientras que otra de gran prosapia marinera, el regimiento que con el nombre de «Bajeles» llevaba tanto tiempo adscrito al mar océano que llegó a solicitar su condición de «inmemorial» y que se denominó «Córdoba» al tomar el primitivo nombre uno de los nuevos batallones, pasó a desempeñar funciones exclusivamente militares y terrestres, integrado plenamente en el Ejército. Este mismo fenómeno se dio con el regimiento de la Corona, verdadero primogénito del Tercio del Mar de Nápoles, con antigüedad de 1530, y que perdió también su condición naval.

La primera expresión doctrinal

El hecho de que existieran en tiempos del emperador unas compañías sueltas asignadas a las galeras del virrey y que sirviesen de guarnición de ellas y para todo aquello que se les ordenase por el general de las mismas, no implicaba una conciencia general de empleo de una fuerza especializada, con unos requisitos concretos, como lo demuestra el hecho de que en otras partes se embarcan temporalmente compañías que estaban prestando su servicio en campaña o guarnición, y no hay constancia de que los mandos navales exijan, prefieran o señalen la necesidad de unas fuerzas fijas y especializadas.

Han de pasar algunos años para que este fenómeno se dé y se detecte documentalmente a través de las instrucciones a los generales de galeras. Es con ocasión de los preparativos de Lepanto cuando aparecen los primeros esfuerzos por conseguir un selecto cuerpo de tropas embarcadas que parece darse por primera vez en la gente de guerra de las Galeras de España, como se desprende de la Instrucción real a don Sancho de Leyva, su nuevo capitán general, en la que se le informa que puede disponer de estos soldados, formados y creados anteriormente, que se presupone «serán de gran efecto y servicio siendo gente particularmente diputada para solo esto» (1).

En un informe de don Juan de Austria al rey sobre el gobierno de la Armada, tras ser nombrado capitán general del mar (oct. 1568), distingue claramente al soldado de tierra, embarcado o no, del soldado de mar, verdadero profesional especializado, del que se especifica:

(1) Copia de la instrucción remitida a don Sancho de Leyva por Felipe II con motivo de su nombramiento de general de las Galeras de España y que se conserva en la «Colección Zabálburu». Archivo del autor.

«Al de mar, es necesario el uso della, porque no le haga mal, y el caminar firme y desenvueltamente por los navíos, para pasar y acudir adonde fuere menester sin caer ni embarazarse. Saber nadar, porque con ello tiene perdido el miedo al agua y se puede arriscar a muchas cosas que otramante no podría, y ser ejercitado en trabajar» (2).

En este mismo documento indica que para estos menesteres la gente marinera y de la costa es la ideal: «...la cual criada en miseria y en aquel género de vida no apetece cosas mayores, antes en cierta manera estiman poder conseguir el nombre de soldado y son más disciplinados que otra gente, porque se hallan andada la mayor parte del camino, y tienen también el ejercicio de las armas que allí se han de usar por la continua sospecha y rebatos que les dan los corsarios, y con la natural enemistad que por injurias y daños recibidos les tienen, y conocimiento de su manera de pelear, y de lo que pueden son más aptos que otra gente para oponérseles».

Parece que en ambos casos está ya pensando este príncipe en aquellas veteranas cuatro compañías sueltas napolitanas, que embarcarán en 1571, y cuyas características inducirán no sólo a mantenerlas como fijas en la Armada, sino a formar al año siguiente un tercio al servicio del rey, el denominado «Tercio de Nápoles, fijo de su Real Armada».

A finales del siglo XVI las misiones de la tropa de Galeras están muy claras y definidas en tres aspectos: en tierra propia, protección del litoral contra la amenaza berberisca, constituyendo un primer frente de detección, aviso y combate; a bordo, constituyendo un elemento combativo y policial; en el desembarco y golpes de mano, como una fuerza dotada de medios y táctica propios.

Las armas a emplear en cada momento y para cada aspecto varían, y a bordo y para el abordaje se retiran las corazas y las picas, guardándose liadas e impermeabilizadas en crujía hasta que se necesiten en el desembarco o «cabalgada» y utilizándose medias picas, arcabuces y espadas. Marcos de Isaba aconseja: «La gente que sirviera en la armada se ha de dar orden que no tenga coseletes por muchos inconvenientes que hay, así en embarazar las galeras con las armas como por la humedad del agua gastarse y consumirse y como cosa inquieta, sujeta a tantas mudanzas que hay, se desclavan y rompen y para saltar en bajeles de enemigos son embarazosas y pesadas» (3).

La táctica anfibia, por su parte, está plenamente desarrollada a finales del siglo XVI, como lo demuestran múltiples acciones y en especial dos proyectos, realizado felizmente uno y fracasado el otro: el desembarco en Azores de 1583

(2) Informe de don Juan de Austria al rey. Archivo General de Simancas. Estado, Legajo 445.

(3) Marcos de Isaba: «Cuerpo enfermo de la Milicia Española». Secretaría General Técnica del Ministerio de Defensa. Madrid, 1991; páginas 79 y 80.

y el de la Jornada de Inglaterra de 1588, en los que se pueden apreciar la planificación y las mismas fases de la doctrina americana, con utilización de cinchas y atalajes especiales para los caballos en la de embarque, y el empleo de lanchas planas en oleadas sucesivas, con formación de cabezas de playa fortificadas por unos elementos constituidos mayoritariamente por arcabuceros e ingenieros, a los que sigue el grueso que forma escuadrón rápidamente para las ulteriores operaciones en tierra, en la fase de desembarco. Los documentos hablan por sí mismos a este respecto: en una relación de los efectivos de la Armada del marqués de Santa Cruz (4), figuran «Siete barcas grandes chatas y hechas a propósito para desembarcar infantería, con ciertos artificios y son demás de otras veintidos que están en la isla de San Miguel para este mismo efecto». De esas barcas se habla también en el proyecto de la «Invencible»: «...estas barcas por la poca agua que pescan podrán echar la gente en tierra a cualquier hora que lleguen, sea pleamar o sujente que así llaman a la bajamar», escribe el ingeniero Juan Bautista Piata a Felipe II en 1586 (5), mientras que el duque de Parma le informa en los mismos preparativos: «...en aquel puesto ha de quedar de 600 a 1.000 hombres con algunos gastadores que pongan luego mano a hacer un fuerte debajo del cual y de la artillería dél aseguren todas las barcas y aquel desembarco para ir y venir a Flandes y traer caballos después que podrán en las mismas pleitas quitándoles las cubiertas, y lo que más fuere menester» (6). Se trataba en ambos casos de desembarcar todo un ejército, pero recordemos que en los galeones de Castilla iban embarcadas las 24 compañías sueltas (2.576 hombres) de su guarnición de soldados de galeones.

Este análisis general nos lleva a la conclusión de que la Infantería de Marina española es, por razones rigurosamente históricas, la más antigua del mundo.

El Cuerpo de Batallones

Por Real Orden de 1717, el inspector don José de Vicaría forma en Cádiz cuatro batallones de Marina que reciben los nombres de Armada, Bajeles, Marina y Océano, con la intención de hacer de ellos y de otro más, el Mediterráneo, compuesto por soldados de galeras y que durará hasta 1748. La Infantería de Marina («Batallones») de la nueva Armada Real, conjunto de fuerzas marítimas a cargo del Estado que desde la Real Cédula de 14 de febre-

(4) «Relación del estado en que va el Armada, que se ha juntado este año en el puerto de la ciudad de Lisboa para la empresa de la isla Tercera, de que es Capitán General el Marqués de Santa Cruz». Recogido por Fernández Duro: «La conquista de las Azores». Doc. 64.

(5) «Informe de J. B. Piata de 24 de junio de 1586». Archivo General de Simancas. Estado, legajo 590, folio 126.

(6) «El duque de Parma al Rey». Bruselas, 20 de abril de 1586. Archivo General de Simancas. Estado, legajo 590, folio 125.

ro de 1714 ha sustituido a las escuadras de los reinos europeos de la Corona española. En Indias se mantienen las armadas de Barlovento y del Mar del Sur, con sus correspondientes unidades de tropas de Marina, pero fuera de esta organización.

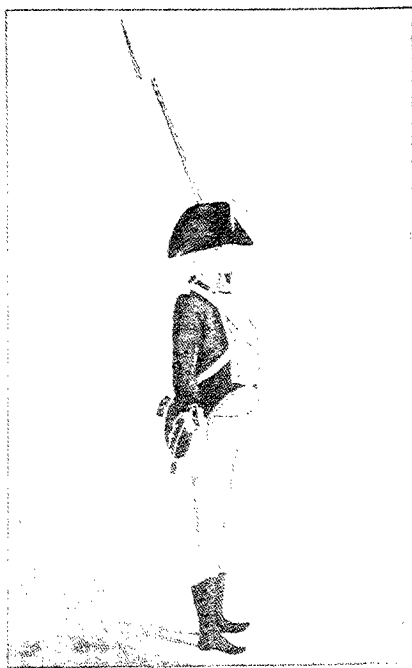
De alguna forma se instituye la Infantería de Marina «nacional» y, por ello, este momento histórico es el que para algunos corresponde al de la creación de una Infantería de Marina que atiende a los intereses generales de la Monarquía.

Pero ocurre que en el afán por encontrar nuevos requisitos restrictivos parece que siempre hay gente dispuesta a superar las exigencias; así un grupo de «perfeccionistas» no lo consideran cuerpo verdadero hasta que dispone de un comandante general y de un inspector general, supeditados al director general de la Armada, que de alguna forma lo aglutinan: el primero como su representante, y el segundo para todo lo relativo al servicio y al personal, circunstancia que no se da hasta las Ordenanzas de 1748.

Para los más extremistas, en fin, nada hay antes de 1828, fecha en que se le dota de mandos superiores e intermedios propios, dejando como definitivos los existentes en la denominada «Brigada Real», en la que se fusionan los Batallones de Marina y las Brigadas de Artillería, abriéndose la posibilidad de promociones futuras de oficiales de Infantería de Marina con la creación de una academia privada en San Fernando (1830), que luego (1845) se integraría en el Colegio Naval con programa propio.

En nuestra opinión, y atendiendo a la Historia comparada de otros países, con los que de adoptar criterios tan restrictivos, estaríamos siempre en desventaja; las exigencias mínimas se dan cumplidamente en la España del siglo XVI; los siguientes pasos no son sino escalones de perfeccionamiento que acercan la figura a lo que hoy en día consideramos como Infantería de Marina.

Por otra parte, yerran quienes afirman que un cuerpo parece exigir, por definición, una estructura generalizada que encuadre jerárquicamente a todos sus componentes y del que emane su propia doctrina amén de otros aspectos



Soldado de Batallones de 1805.

corporativos y administrativos que englobamos bajo la denominación general de detall, y que esos requisitos no se daban en las primitivas estructuras, no teniendo en cuenta que a efectos de antigüedad basta para constituir cuerpo la exigencia de tres compañías de carácter independiente y con el mismo origen, estructura y misión, o incluso una sola, como fue el caso de la de Ballesteros de Baeza, considerada cuerpo mucho antes de que pasara a ser Compañía Coronela del regimiento de Jaén.

En contra de los más exigentes cabe argüir que los Batallones dieciochescos, en los que sólo tropa y suboficiales eran «específicos», la oficialidad no era de «mar», sino de «mar y guerra», y si se aprieta, más militar que marinera, ya que la intención de Patiño al crear la Real Compañía de Guardiasmarinas y dotarla de profesorado era la de hacer marinos de militares y no a la inversa. Los oficiales de Batallones estaban capacitados, por tanto, para su misión específica, que duró mientras estuvieron en estos destinos, como los hechos lo demostraron.

El planteamiento de la cuestión de la antigüedad a principios del siglo XVIII y la primera declaración oficial.

Cuando se crean los cuatro batallones nuevos de Marina, no se acude a una nueva leva, sino que se forman a partir de una base preexistente: el segundo Batallón del Regimiento de la Corona, fuerzas a las que se añaden varias compañías de dos regimientos que a la sazón se encuentran de guarnición en Cádiz: los de Toledo y Galicia, no teniendo estos últimos ninguna vinculación con tropas de Armada (7).

Otras fuerzas de Infantería, de rancia tradición marinera, como el Regimiento de Bajelos, descendiente del Tercio Viejo de la Armada, y el Regimiento de Armada, creado originalmente como Tercio de Armada, no fueron tomadas en consideración para la creación de los Batallones, probablemente por haber perdido ya aquella consideración y misión; es más, se ven obligados a perder sus nombres tradicionales que carecían de significado real y podían inducir a confusión con las nuevas unidades que los habían adoptado, pasando a denominarse respectivamente «Córdoba» y «Mallorca».

Más sorprendente es, sin embargo, que no se contase con las compañías sueltas del Mar Océano, descendientes del tercio de su nombre, y que permanecían vivas, en pie y desempeñando las funciones para las que habían sido creadas, como tropas de guarnición de las capitanas y almirantas de la Flota de Indias y en otros cometidos, también navales, durante la guerra de Sucesión.

La solución a este enigma tal vez sea que esas compañías se disolvieran como unidades con anterioridad, pero que se aprovecharan sus veteranos

(7) José Enrique Rivas Fabal, en su «Historia de la Infantería Española» (Ed. Naval. Madrid, 1970), afirma, en contra de nuestro criterio, que los Batallones se formaron con tropas veteranas de Marina en su totalidad.

voluntarios para engrosar los nuevos batallones.

La antigüedad inicial que se concede a las recién creadas unidades de Infantería de Marina es lógicamente la del año en que empiezan a servir al rey y, por tanto, aparecen a la cola de todas las demás en la relación, ordenada por rigurosa antigüedad, que se publica por primera vez en 1718 como colofón a la Ordenanza de 10 de febrero de ese año por la que se daba nombre definitivo a todos los regimientos y en cuyo párrafo final se indicaba:

«Es mi ánimo que el orden y la antelación en que están puestos los Regimientos no perjudique la preeminencia y antigüedad que tuviere cada uno, pues ha de gozar de una y otra según se hubiera practicado por lo pasado, hasta que con mayor conocimiento de origen y antigüedad de cada Cuerpo determine Yo y establezca lo que tuviese por conveniente a este punto.»

Amparados en esto los Batallones de Marina solicitan la antigüedad del Regimiento de la Corona, antes Mar de Nápoles, ya que la mayor parte de sus soldados procedían de él.

Por Real Orden de 14 de febrero de 1722, el rey accedía a concederles la antigüedad de 1530.

La reacción ocasionada y la segunda declaración oficial de antigüedad

A partir de este momento, se producen una serie de reacciones encabezadas por los coroneles de los regimientos de Galicia y Toledo (creados en el siglo XVII) que protestan formalmente, alegando que los Batallones debían ser considerados de nueva creación a estos efectos. La agitación producida debió de ser mayúscula, ya que la disertación de Samaniego habla de «haberse levantado la tormenta que el arco iris del Rey quiere serenar» (8).



Soldado de Infantería R. de Marina.

Soldado del Apostadero de La Habana, 1826.

(8) Samaniego, Juan Antonio: «Disertación sobre la antigüedad de los Regimientos». Ed. Fac. Ministerio de Defensa, Madrid, 1992; pág. 85.

Aunque la disposición real no se modifica, todo esto hace comprender a Felipe V que la jerarquización ha de llevarse a cabo atendiendo a pruebas («no obstante las posesiones que por costumbre antigua o declaraciones de su Majestad o de sus Generales tuvieren»), y que nadie mejor que los propios interesados, en cuyos archivos se conservaban los pocos documentos y referencias existentes y cuyo propio interés parecía que debería incitarlos a realizar sus propias investigaciones, para reunir el probatorio.

Pese a que una Orden de 22 de septiembre de ese año de 1722 invitaba a presentar «instrumentos y noticias dignas de fe» ante el Consejo de Guerra, a fin de determinar antigüedades, no parece ser que tuviera gran acogida, confiándose cada cual en la más o menos refrendada por la tradición, procurando cada unidad que ninguna otra se le adelantase en ese *status* habitual, pero sin hacer ningún esfuerzo por demostrar su privilegio.

Así transcurren los años, hasta que en 1737 «experimentándose cada día mayores los inconvenientes que resultan de la dilación de determinar este punto» ordena el rey a todos los regimientos justificar su antigüedad en un plazo de seis meses.

Con todo nerviosismo y celeridad se nombran ahora comisiones encargadas de buscar pruebas en cada unidad y se presenta lo que se puede en una loca carrera por conseguir, si no la antigüedad pretendida, una más favorable que la de los demás; porque se comprende ahora la dificultad en demostrar lo que siempre se tuvo por materia de fe.

Algunos piden que se declare su antigüedad por inmemorial, siguiendo el criterio adoptado en derecho privado para la exención de pruebas de nobleza del hidalgo «notorio»; otros se apoyan en los documentos de otras, basándose en el hecho de haber ocupado en tal o cual fecha la vanguardia en combate con preferencia respecto de otras unidades de pruebas seguras; otros, en fin, como el de Córdoba, solicitan angustiosamente cuatro meses más de plazo para buscar unos papeles que parece que se encuentran «en dos celdas, una baja y otra alta del convento de San Francisco de Cádiz» (9), suspendiendo mientras tanto la graduación.

Los Batallones de Marina se sienten seguros, al fin y al cabo ellos poseían una de las más «actualizadas» declaraciones oficiales y el propio Regimiento de la Corona, su padre y origen, alegaba en primer lugar su teórica antigüedad de 1530 que, gracias a la petición de los infantes de Marina, parecía haber quedado reconocida oficialmente. Sin embargo, y para curarse en salud, presentaba un extenso y cuidado «defensorio» histórico al que, demostrada su vinculación, se remitían los Batallones.

Terminado el plazo se comenzó a hacer el expediente definitivo, dictándose una Ordenanza Real el 16 de abril de 1741 que establecía la antigüedad.

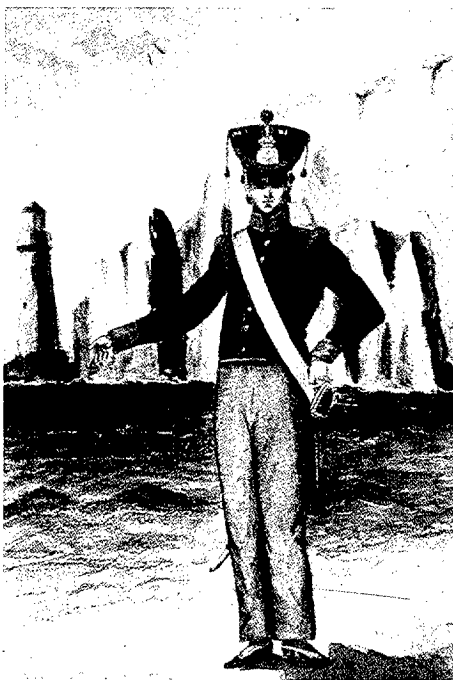
Tras la Guardia aparecía encabezando lista el Regimiento de la Reina que

(9) *Ibidem.*

había alegado la concesión graciosa de 1735; a continuación, la Compañía de Ballesteros de Baeza, cuyo propio nombre parece que iba gritando su antigüedad y, después de ella, los regimientos de Castilla, Galicia, Saboya y la Corona, pero, ¡primera sorpresa!, a éste no se le concedía la antigüedad de 1530 que alegaba, sino la de 1537 que fue la que realmente pudo probar. Mala señal, precursora de lo que esperaba a los Batallones relacionados como antes del terremoto, casi al final de la lista, con una antigüedad de 1717. Volvía a triunfar así, momentáneamente, la tesis de la fecha de su creación como nueva unidad.

Con la perspectiva que nos da la Historia podemos juzgar hoy esa decisión que no nos parecería ni injusta ni desafortunada, ya que parece sensato que si se crea una nueva unidad, permaneciendo en pie su originaria, no se multiplique la de la unidad de la madre entre las hijas, sino que éstas tengan la de su nacimiento, especialmente cuando se forman nutriéndose también de otras; si no fuera porque la unidad madre perdió su condición de tropa de Marina, tradición que continuó la filial, y porque hubo unidades de posterior creación respecto a otras no extintas ni reformadas, a las que sí les valió el considerarse sus herederas. Así el Regimiento de Galicia, era sucesor del llamado Tercio de Lombardía en Flandes, desde 1567, que no era sino un destacamento reestructurado como nuevo tercio, del auténtico que permaneció en su lugar de origen, consiguiendo sin embargo la antigüedad de 1537.

La base para la postergación había sido el principio de que «la plana mayor y la oficialidad es la que constituye cuerpo», ya que las trece compañías del Segundo Batallón que formaron el núcleo de los nuevos Batallones de Marina perdieron sus mandos, capitanes de Infantería, para acabar tomando los nuevos «capitanes de mar y guerra», procedentes de la Real Compañía, resultando impropio afirmar que los mandos de los buques asumieron también el de los Batallones, sino que se creó *ex novo* un nuevo tipo de oficial polivalente, como lo indican las Ordenanzas, señalando que indistintamente tendrán acceso a uno u otro cuerpo. Si se dieron a los Batallones mandos nuevos no fue



Proyecto del uniforme de tropa, 1827.

para desvincularlos de su misión tradicional, sino antes al contrario para perfeccionarlos en la misma; los que sí se desvincularon fueron los capitanes que quedaron en el regimiento con sus misiones de Infantería de Tierra.

La publicación de las Ordenanzas de 1748 desatarían de nuevo la controversia, al afirmar: «El Cuerpo de los Batallones de Marina... alternará con los del ejército con los que concurriere, ocupando el lugar que les tocare, por la antigüedad que goza del año de mil quinientos treinta y siete, después del Regimiento de la Corona». Como si nada hubiese ocurrido, lo que acaba por provocar la Resolución de 12 de agosto de 1760, que cambia el signo retrasándose una vez más a 1717, pese a seguir manteniéndose vivo el privilegio de usar la bandera del Tercio de la Mar de Nápoles (morada, con dos anclas cruzadas y un ancla al fondo), y pese a la impugnación del marqués de la Victoria «en nombre de todo el cuerpo de la Armada».

En este decreto se entrevé de una manera clara el motivo real y subyacente de tanta modificación de algo que ya había sido cumplidamente probado, comenzando su redacción así: «Por lo que mira a la posesión de antigüedad en que están los Batallones de Marina ...cuyo lugar repugna al Ejército dejarle y pretende la Marina mantenerle...», dando una apariencia de posibilidad de revisión en juicio contradictorio; mera apariencia, ya que a estas alturas no podían aportarse nuevas pruebas, y lo que ya parecía probado resultaba desestimado, pasando a ocupar el puesto siguiente al Regimiento de Aragón (1711).

Cuando tras todo el confusionismo originado por la controversia parece aclararse el perjuicio de la Infantería de Marina, permaneciendo inalterable la resolución última durante más de un siglo, surge una disputa con la Artillería que se resuelve el 8 de marzo de 1871 en favor de los infantes, justificada ¡en ser la antigüedad de éstos de 1537!

El criterio no podía ser más cambiante y la consecuencia a la que inevitablemente parecía volver a conducir era la casuística concreta válida sólo para resolver una disputa determinada, sin crear jurisprudencia alguna. La impresión que esta política pendular daba era la de que el rey no tenía objeción alguna en reconocer los derechos probados, siempre y cuando no le crearan problemas con sus regimientos de Infantería, a los que prestaba singular protección.

La declaración final sobre la antigüedad de la Infantería de Marina

Ya hemos visto cómo para el reconocimiento oficial tan importante es el disponer de medios de prueba de una determinada antigüedad como el que se presente la ocasión oportuna para que la debida propuesta produzca los efectos deseados, y esto a veces se demora enormemente.

Durante más de un siglo esta oportunidad no se dio y se vivió en la ambigüedad que hemos indicado; sin embargo, el protagonismo que la Armada, y

dentro de ella la Infantería de Marina, empezó a desarrollar en el ámbito de las relaciones internacionales con homólogos extranjeros y países de la OTAN a partir de los años 70, fue el acicate que dio origen a la iniciación de un expediente con una propuesta al AJEMA, por parte del COMGEIM (don Carlos Arriaga), de fecha 22 de octubre de 1976, en la que se exponían las bases históricas de la pretensión.

Tras el debido informe favorable de los servicios históricos que daban fe de la veracidad de lo expuesto, señalando el año de 1537 como «punto de partida orgánica del Cuerpo, aunque su evolución posterior haya sufrido los vaivenes de las diversas coyunturas históricas del momento»; añadiendo un punto importante que ya constaba al Estado Mayor que sería oportuno el concederlo «si esto sirve de satisfacción a tan distinguido Cuerpo cara a sus relaciones exteriores, que no faltan en la concurrencia a los cursos en el extranjero y especialmente en los Estados Unidos».

En efecto, otras infanterías de Marina, como la inglesa y la holandesa, se venían arrogando en estas ocasiones una antigüedad superior a las demás en actos públicos de relieve.

La respuesta prosperó tras un informe de la División de Orgánica, en el que se indicaba que esta medida no alteraría el orden relativo de antigüedad de los distintos Cuerpos de la Armada, y otro del Servicio Histórico que indicaba que «tras una investigación exhaustiva de sus fondos, no se ha localizado ningún documento que pueda servir de base para retrotraer a otra distinta la fecha ya indicada en el escrito del EMA».

El 10 de julio de 1978 S. M. el Rey firmaba el Real Decreto número 1.988 que incluía un sola disposición redactada en forma de artículo único:

«Se fija el año de mil quinientos treinta y siete como antigüedad del Cuerpo de Infantería de Marina».

Su laconismo venía precedido de las sólidas bases en que se apoyaba, refrendadas sucesivamente por las Reales Órdenes de 1722, 1746, 1748, 1749, 1770 y 1871, y pese a que «en alguna ocasión, su antigüedad se ha visto temporalmente discutida e incluso modificada».

Bien está lo que bien acaba.



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.

CINCO ANÉCDOTAS PARA LA PEQUEÑA HISTORIA

(Así fue como...)

Abel Ángel GAMUNDI INSUA
General de Brigada de Infantería de Marina



ORRÍA el año 1950 cuando, el día 14 de su mes de abril, el almirante don Salvador Moreno Fernández, después de haber sido ministro de Marina, tomó el mando del Departamento Marítimo del Cantábrico. Como era un hombre de acción, le gustaba asistir a alguno de los ejercicios programados por el Tercio del Norte, en lo que se denominaban, entonces, maniobras de primavera y otoño.

Uno de los ejercicios a los que se le «invitó» especialmente a asistir, durante las maniobras de la primavera del año 1951, como «fuera de programa» del ejercicio final donde intervenían de modo conjuntado todas las unidades y fuegos del Tercio Norte, fue a presenciar la actuación de una sección especial que, incluida en la 4.^a Compañía del Batallón Ligerero, estaba iniciando su andadura en las técnicas de escalada anfibia.

Su capitán, Alfredo Díaz del Río y Darnell, inspirador de la idea, y su teniente, José Lúgaro, colaborador entusiasta, se desvivían, desde hacía algún tiempo, para conseguir los medios imprescindibles para hacer posibles tales nuevas técnicas. En esta búsqueda de medios y acopio de materiales recorrieron el Arsenal de Ferrol de cabo a rabo y, con el apoyo de los distintos jefes de las dependencias y guardaalmacenes, lograron apañar lo que buscaban; entre otras cosas, unas maromas de longitud suficiente para ser lanzadas desde lo alto del acantilado, por las cuales descendían y, posteriormente, subían los miembros de esa primera sección especial que, con el tiempo, corto, originarían la primera Sección de Escaladores Anfibios.

Simultáneamente con la preocupación por los medios necesarios, recorrían la costa desde cabo Prior hacia el norte, buscando zonas apropiadas para el adiestramiento de la futura unidad; no tardaron en encontrarlas... acantilados de Doniños, Campelo, la Frouxeira, Valdoviño, punta Candelaria (en Cedeira), etcétera.

Poco a poco, forzando los ejercicios, aceptando el riesgo medido, lograron presentar un ejercicio en pared vertical que verdaderamente impresionaba a todas cuantas personas lo presenciaban, pues se les veía escalar, mejor, trepar por las maromas, que se presentaban medio ocultas entre las lajas y, realmente, se estaba en la certeza que cualquier fallo en uno de los «trepadores» daría con él en el vacío y, con suerte, caería al agua, que batía rítmicamente con



Compañía de Escaladores. Ferrol, 1953.

fuerza, al fondo del acantilado. El ejercicio tardaba en ejecutarse unos 30 minutos que, para todos, mucho más para los que lo presenciaban, era una eternidad.

Iniciado el ejercicio, esta vez, como sabemos, fuera del programa general, el coronel Fernando de la Cruz Lacaci, hombre de gran prestigio y ascendencia entre su gente y muy bien considerado por las autoridades navales, entusiasmado con la idea de crear la Compañía de Escaladores Anfibios, auxiliado por el capitán Díaz del Río, fue explicando al almirante Moreno todas las vicisitudes, así como los fallos técnicos que estaban ocultos y el «remedio» para subsanarlos.

Allí mismo, al borde del acantilado, concluida la exhibición y con el último hombre formado para la revista, el almirante tuvo «su corazonada», una más. Ordenó se le presentase con la máxima urgencia todo lo que se precisaba para que la unidad fuese totalmente operativa; él se encargaría, personalmente, de gestionar el monto de dinero necesario.

No hay que decir que en un santiamén el almirante tuvo en sus manos la razonada propuesta, que hizo suya, y se disponía a tramitarla a Madrid... cuando, en fecha 20 de julio del mismo año 1951, fue nombrado, de nuevo, ministro de Marina. Su última orden o disposición en la Capitanía General tuvo relación con la propuesta: «¡me la llevo conmigo a Madrid!».

Ni que decir tiene que la citada propuesta fue aprobada de inmediato e incluso ampliada en alguna voz no solicitada en la propuesta inicial.



El ministro don Salvador Moreno pasando revista a «su Compañía». Capitán Díaz del Río; tenientes, Salas, Gamundi, Mier (M. N. U.). Madrid, 1954.

Así fue como.... no mucho tiempo más tarde, un poco más de un año, de golpe y porrazo nos encontramos —yo me incorporé a la compañía, aún la 4.^a, del Batallón Ligero, varios meses antes de la recepción— con una cantidad ingente de medios, cuerdas de escalada, mosquetones, escalas, uniforme, según el diseño, correajes, botas, calcetines, mochilas, etc., que hicieron, con el adiestramiento adecuado, totalmente operativa a la que sería la Compañía de Escaladores Anfibios del Tercio Norte de El Ferrol; como curiosidad, se recuerda que las botas que recibimos eran de las denominadas de «ala de mosca», propias para caminar y marchar en montaña, nunca por rocas húmedas y menos entre adoquines resbaladizos, que dificultaban enormemente la marcha de la compañía en los desfiles y paradas, obligando por ello a adoptar un acoplo entre hombre y hombre de cada fila, sin braceo, para evitar la caída que se producía al menor descuido.

Cuando antes dijimos que don Salvador Moreno había tenido su corazonada, añadíamos a propósito «una más», porque, en efecto, una más había tenido el almirante relacionada con la Infantería de Marina en aquellos tiempos. Veamos: Corría el verano del año 1952 cuando en la Mourisca, a la salida de la ría de Pontevedra, se había establecido el campamento con dicho nombre, para los cabos de 1.^a alumnos de Infantería de Marina de la Milicia Naval Universitaria, como última etapa antes de conseguir el empleo de teniente. El campamento, ubicado en un lugar perfecto, estaba mandado por un capitán-profesor de la Escuela Naval; se turnaban entre ellos, e incluían a dos tenien-

tes, uno como Jefe de Estudios, Costa Furtiá, y el otro como jefe de Instrucción, Aláez Rodríguez, y los alféreces alumnos de la 15.^a Promoción (así se denominaba entonces), que eran los profesores de las diversas asignaturas y desempeñaban los demás servicios.

El almirante don Salvador Moreno, en aquellas fechas ministro de Marina, se encontraba veraneando en Marín, en una villa recoleta en la bonita playa de Portocelo, en las inmediaciones de la Escuela Naval.

Una mañana, sin más previo aviso que «el Sr. Ministro sale para el Campamento» y, por ello, circunstancialmente, sin la presencia del capitán-profesor que se encontraba en la Escuela Naval despachando con el director, hizo su presencia don Salvador, irrumpiendo en el desarrollo normal de actividades, pues el teniente Costa, en ese momento responsable de todo, había ordenado seguir lo que marcaba el horario.

Después de darle la novedad y la bienvenida el teniente Costa, le explicó que había ordenado seguir las actividades que marcaba el horario y estaba a la espera de lo que ordenase y quisiera presenciar. Esta primera decisión «del teniente» le pareció muy bien; se iniciaba bien la andadura. El ministro dijo que deseaba asistir a una clase, presenciar un ejercicio de orden cerrado y la clase de gimnasia y, posteriormente, pasaría por las cocinas. ¡Casi nada! El teniente Costa ordenó de inmediato al corneta tocar «clase» y cuando estaban todos los alumnos sentados, le advirtió que allí se estaban impartiendo clases para el empleo de teniente, fundamentalmente clases profesionales, relacionadas con la Táctica, el Tiro, las Operaciones Anfibias, etc.

Elegido un alumno, el ministro le preguntó: «¿Cuáles son los deberes principales del oficial para mandar en el combate?». La contestación fue perfecta, pero don Salvador hizo observar que faltaba la más importante; el alumno vaciló, repasó mentalmente y no encontró la que le faltaba. Cariñosamente preguntó a otro, que contestó del mismo modo. Entendiendo que la contestación que buscaba en los alumnos no estaba en los reglamentos, el ministro, dándose un gran golpe de pecho, dijo «¡corazón, corazón!, ésa es la virtud principal y el deber principal del oficial para mandar en el combate».

Todos nos quedamos sorprendidos; tal contestación del almirante fue motivo de vivo comentario a lo largo del día, de los días y aun hoy lo seguimos comentando.

Así fue como... aprendimos que a los deberes que marcaba el Reglamento había que añadir... ¡el de mandar siempre con el corazón!; dicho de otro modo, ¡poner el corazón en todo! ¿Alguien lo pone en duda, aunque no lo contemple el Reglamento?

Terminada la clase, quiso presenciar la instrucción militar, toque de corneta correspondiente, la milicia naval formada y su jefe de instrucción, al frente, muerto de miedo, los demás también, esperando lo que quería presenciar. Ordenó que se preparasen para hacer fuego y, de repente, al teniente Aláez le brillaron los ojos y ordenó «¡carguen!». La perfección fue tal que no quiso ver

más (su cara y gesto reflejaron la sorpresa de la tal perfección), solamente nosotros sabíamos que la milicia no sabía hacer —en movimientos con armas— más que el carguen, eso sí, a la perfección, pues el jefe de Estudios había prohibido, taxativamente, hacer cualquier otro movimiento.



La Mourisca, clases de judo.

Presenció unas tablas de gimnasia y ejercicios de saltos y judo que le fascinaron; sólo también nosotros sabíamos que teníamos al cabo 1.º Aznar, del equipo Blume español de gimnasia, y otros chicos por el estilo, sí, por el estilo; concluida la tarea de las clases pasó revista a las cocinas y probó la comida, y terminado todo se puso a cuchichear con su ayudante-secretario y demás séquito, y dio por terminada la visita.

Cuando se marchaba, ordenó a su secretario que nos informase de la orden que acababa de dar: «En la tarde de hoy la Milicia Naval embarcada en el minador *Vulcano* se incorporará a la Milicia Naval de la



Fin del Campamento Mourisca.
A divertirse, ¡ar!



Virgen del Carmen en Beluso. Cabos 1.º de Marinería y de Infantería de Marina en la M. N. Universitaria.

Infantería de Marina, en el Campamento de la Mourisca» («les vendrá muy bien el espíritu militar, el orden y seriedad que se respira en este campamento», dicen que dijo el señor ministro don Salvador Moreno a los que le acompañaban).

Así fue como... aquella misma tarde hicieron su presentación, desembarcando desde botes de 9 metros, con no muy buen ánimo, los cabos de 1.ª de la Milicia Naval, los cuales, a los pocos días, ya estaban totalmente integrados en el conjunto campamental, sin echar de menos su minador, y convirtiéndose en unos infantes de Marina más; por cierto, entre ellos se incorporaron el prestigioso médico endocrinólogo doctor Laforet, que hacía, en Las Palmas, las delicias adelgazantes de las turistas de Gran Bretaña y que montó un puesto de socorro de postín, y el cabo 1.º de Marinería Rhorbach, que era el campeón de España de 400 metros lisos.

Corría el año 1952 cuando, el día 10 del mes de noviembre, el almirante don Francisco Regalado Ro-

dríguez tomó el mando del Departamento Marítimo del Cantábrico; venía precedido de una aureola de intelectual y, por ello, se suponía un tanto distante de todo lo que pudiera suponer preocupación directa por las unidades del Tercio del Norte. Esta idea hizo que se le mirase con cierta indiferencia, al tiempo que se mantuvo la tranquilidad existente suponiendo que no se iba a meter con nadie ni darnos preocupación alguna.

La realidad nos hizo ver lo equivocados que estábamos en nuestro juicio previo, pues no sólo asistió con verdadero interés y profesionalidad a todas cuantas maniobras se desarrollaron durante su permanencia en el mando de la Capitanía General, sino que su capacidad humana desbordaba nuestra sorpresa día a día, al prestar inusitada atención a los más pequeños problemas, expresado con palabras —cursis— actuales: se integró, como uno más, en las preocupaciones del Tercio Norte, hasta tal punto que se le veía rebosante de alegría y felicidad nada más pisar el cuartel de los Dolores o los campamentos o vivasques que las unidades establecían, según los programas de adiestramiento.

Su persona y forma de actuar calaron en el corazón de todos los profesionales que allí servíamos y llegamos a convencernos que era —así se expresaban los que llevaban años destinados en el Tercio del Norte— uno de los mejores capitanes generales que habían pasado por el departamento.

Como todo llega en este mundo, un día le llegó al almirante Regalado su pase a la Reserva y, claro está, el departamento se dispuso a despedirle como



El almirante Regalado pasando revista al Campamento de la Frouxeira. Año 1953, general Vigón, coronel La Cruz.

mandaban los cánones de aquellos tiempos, cuando llegó, primero el rumor, y después la confirmación de que el almirante había dispuesto que no se celebrase acto alguno oficial de despedida ni siquiera a nivel personal, pues él y su familia emprenderían la marcha a Madrid la tarde anterior a su cese oficial.

Sin saber por qué, o mejor dicho, sabiendo el motivo, la Sala de Banderas empezó a caldearse y a comentarse que «nuestro» almirante no podía marcharse de ese modo, ni aunque él así lo dispusiese.

Se decidió, naturalmente con la complicidad del coronel —primer cómplice en aquella ocasión, don Antonio Suárez Abelleira (¡qué hombre de bien, qué persona, qué caballero!)—, prepararle una hermosísima bandeja de plata, que grabó el joyero Malde, de Santiago, en donde apareciesen reflejadas las vicisitudes navales, así como sus medallas principales, entre ellas, la Medalla Militar Individual, y se convino que tal entrega tenía que efectuarse por sorpresa y en momento tal que el almirante no tuviese capacidad de reacción.

Tal como estaba programado, aparecimos la comisión nombrada, capitaneada por el coronel Suárez y formada por representantes de cada empleo por



El almirante Regalado presenciando el ejercicio de escalada. Año 1955, coronel Suárez, capitán Díaz del Río.

fesional, sobre las cuatro y media de la tarde, ante la puerta de la residencia privada del almirante y allí llamamos y esperamos a ver lo que sucedía.

Y sucedió que nos abrió la puerta el propio almirante, quedando asombrado al ver el pelotón que tenía frente a sus ojos y, naturalmente, entendió a lo que íbamos —era un hombre inteligente, como sus hijos— y, entre palabras entrecortadas —muy entrecortadas— pero llenas de cariño y disculpas, el coronel Suárez le confirmó que él era uno más en aquella «Fuenteovejuna».

Toda esta ambientación, real por otra parte, es referida solamente para fijarme y detenerme en la frase que el almirante nos espetó: «... me voy con la amargura de no haber conocido hasta la última hora a nuestra Infantería de Marina» (una de las confesiones más impresionantes que oí en mi vida).

Ésa es la cuestión; era verdad, lo dijo casi, o sin casi, con las lágrimas en los ojos, y era verdad, porque nosotros, sus subordinados, habíamos llegado a captar su estado de ánimo y su deseo de servirnos, en un afán oculto como de querer recuperar «el tiempo perdido»; notábamos, claramente, como los demás también notaban, que nos distinguía sobre toda otra dependencia. La frase del capitán general, que anteriormente había sido el ministro de Marina Regalado, se nos quedó a todos vivamente grabada y nos sirvió, ¡y mucho!, para desenvolvernos en el futuro que ya se avecinaba.

Así fue como..... para que nadie desconociese el trabajo bien hecho de la Infantería de Marina, al tiempo que aumentaba nuestra eficacia, se fueron plasmando en los documentos pertinentes a impulso de los sucesivos comandantes

generales la intención de integrarnos más y más en todos los organismos de la Armada, aunque ello supusiese, en alguna ocasión, el perder una cierta independencia; la creación de la UNIM, la complementariedad de las secciones de la Comandancia General con las respectivas divisiones del Estado Mayor de la Armada, la integración de la Infantería de Marina en el sistema logístico de la Armada, el traslado de las unidades del TEAR a Rota, la ubicación del general y su Cuartel General en la base aeronaval y un largo etcétera obedecen —en el fondo— a ese criterio del almirante Regalado que, implícitamente, venía a reconocer que el conocimiento mutuo entre todas las fuerzas y los mandos aumentaba el rendimiento y eficacia de la Armada en todos los niveles, en uno de los cuales el propio almirante reconocía no haber estado muy diligente en alguna etapa anterior de su vida en la Armada.

Los que con él convivimos, sin embargo, sabemos muy bien que su mando fue brillante, en todo aspecto, y así quisimos hacérselo saber.

Corría el año del Señor de 1958, en su mes de junio, cuando, siendo ministro de Marina el almirante Abarzuza, verdadero creador de la Infantería de Marina actual, pues gracias a su impulso la fuerza fue echada de sus cuarteles —como gustaba decir— y recuperada, de nuevo, su aptitud anfibia, atracaron en La Carraca varios buques de transporte, tipo *Liberty*, en cuyo interior, además de otro armamento, venían todos los vehículos, repuestos, talleres, fijos y móviles, etc., para motorizar a una buena parte de las unidades del todavía Tercio del Sur.

Llegar estos medios al Tercio y presentarse en el acuartelamiento el ministro fue todo uno. Se coló, ésa es la expresión exacta, cierta mañana antes de las 0700 h por la puerta del denominado Patio de la Compañía de Transporte, que estaba abierta de par en par pues se iniciaba en aquellos momentos la salida de la compañía para el adiestramiento, en carretera, de los conductores y mandos subalternos. Como era aún de noche y no existía una buena iluminación en el patio, la confusión inicial y final fue una realidad... «¡el ministro! ¿Qué ministro?, ¡avisad al capitán!». El hecho fue que conseguí saludarle, darle la novedad y los tradicionales «buenos días» y explicarle un tanto lo que allí estaba sucediendo y, naturalmente, me faltó tiempo para enviar un aviso urgentísimo al coronel Más Zandalinas y al general Juan Gómez, advirtiéndoles que el ministro se encontraba en la compañía (yo quería quitarme «el muerto» de encima cuanto antes).

¡Qué les voy a contar de la presentación; primero el coronel, después el general!, se lo imaginan fácilmente, del dulce sueño de las primeras horas del alba ¡al ministro Abarzuza dentro del cuartel; imagínense lo que quieran y se quedarán cortos!

Poco tiempo estuvo hablando el almirante con el coronel y el general, pues se dirigía a Rota para recibir a un mando naval norteamericano (queda claro que entró al ver la puerta abierta y tanta bulla en el interior del patio, con unos 100 vehículos con sus motores en marcha y luces encendidas), pero ese poco

tiempo lo aprovechó para recordar que, en las próximas maniobras, la «Alif», prevista para seis días más tarde y que iba a presenciar desde un puesto de mando establecido en tierra, quería ver todo el armamento recientemente incorporado en pleno funcionamiento y plena eficacia.

Toda esta ambientación, como en los casos anteriores, es para llegar al meollo de la cuestión. El ministro tenía que presenciar la «Alif» desde el puesto de mando que acabamos de citar, al cual se accedía necesariamente a través de una serie de dunas de arena fina, difíciles de franquear y cortos trayectos empedrados con pequeñas lajas, cascajos y restos de piedras que, por tener huecos y pequeños desniveles, hacían incómodo el paso de vehículos que, desde luego, tenían que ser todo camino o todo terreno, como antes se decía.

Había pues un punto determinado del itinerario en el que el ministro tenía que detenerse y trasladarse a los vehículos todo terreno que para él y todo su larguísimo séquito estaban allí preparados. Todo transcurrió según lo convenido; al llegar al famoso punto de parada, el ministro se bajó de su coche y saludó a las autoridades que le esperaban y, acto seguido, se le indicó el vehículo —un *jeep*— al cual tenía que subir. Se dirigió a éste, que ya estaba en su inmediatez, e hizo el gesto natural de agarrarse al asa del parabrisas y puso el pie en el lateral para dar el impulso para subirse cuando, estando en esa postura, observó al soldado que estaba a su lado y, rápidamente, dedujo que iba a ser su conductor y preguntó «¿Quién es el conductor?» El soldado Travieso, que así se llamaba, contestó de inmediato: «yo, Almirante». En la misma postura, el pie en el lateral del coche y la mano en el parabrisas, echó una mirada a todos los que estaban a su alrededor y, mirando al general De Juan fijamente, dijo: «Yo no me monto en un coche conducido por su soldado»; el general bajó la cabeza, y yo, como responsable directo de lo que allí sucedía, le dije: «Almirante, el soldado Travieso es de profesión camionero, tiene ya veinticuatro años y nadie hay mejor que él para trasladarle con seguridad por estos terrenos tan complicados»; me miró, lo pensó dos veces e insistió: «pues yo no me monto con un soldado»; hubo un segundo, no más, de indecisión, cuando se oyó una voz que dijo: «Almirante yo tengo aquí mi Land-Rover» (era la voz del Ayudante Mayor de Rota, el capitán de corbeta Narciso Pardo), a cuyo ofrecimiento contestó el almirante: «Con usted me voy, naturalmente», y se acercó al Land-Rover y se subió. Ya dentro del coche con el capitán de corbeta Pardo al volante, me acerqué a su ventanilla y le insistí con firmeza para que desistiese de su idea, pues ni el coche ni el conductor, aun siendo tan diligente, como de verdad y gracias a Dios sigue siendo el capitán de corbeta Pardo, ofrecían la seguridad necesaria para trasladarle al puesto de mando.

Arrancado el Land-Rover con el ministro dentro, ordené a los conductores de los dos *jeeps* preparados para él, el segundo de repuesto, siempre vacío, por si ocurría alguna anomalía al que llevaba al ministro, que siguiesen las evoluciones del Land-Rover sin decir ni hacer indicación alguna y yo mismo seguí



Prácticas de conducción en arena.

también a su inmediación en previsión de lo peor; detrás de nosotros, todo el séquito, que se trasladó según las instrucciones que se habían cursado.

Lo previsto sucedió antes de llegar al puesto de mando; el Land-Rover, echando chispas, tal como suena, se paró como consecuencia de una avería en la batería, se habían salido las bornas, y a partir de ahí dio comienzo el curioso rescate que se hizo con toda rapidez; el *jeep* se amadrinó al Land-Rover y el ministro se montó en el mismo *jeep* y con el mismo conductor que al principio no quiso utilizar.

Así fue como... se dio el caso insólito que un ministro de Marina tuvo que hacer un transbordo previo desde un Land-Rover a un *jeep*, en las dunas de Rota, para alcanzar «la playa» a la hora H prevista.

El señor ministro Abarzuza tuvo la delicadeza de no hacer comentario alguno con respecto al pequeño incidente y todo lo dio por bueno.

Al poco tiempo, cuatro meses, de la maniobra «Alif», se programaron los ejercicios «Tigres A y B» para que el ministro presenciase la actuación en fuego real de los cañones sin retroceso, novedad en aquellos tiempos dentro de las Fuerzas Armadas. Como el escenario era prácticamente el mismo y las dificultades muy parecidas, se le recordó al coronel «el deseo» del almirante Abarzuza, relacionado con su conductor; estudiado el «asunto», el general tomó una decisión curiosa: el conductor del *jeep* del señor ministro sería el capitán de la Compañía de Transportes y el resto de las autoridades llevarían al volante oficiales de la misma compañía.

Así fue como... la Compañía de Transportes pasó para los ejercicios «Tigres A y B», a manos de los suboficiales, al estar sus oficiales y su capitán emborrachados en la conducción de las autoridades presentes en el ejercicio; la situación no dejó de ser curiosa.

Por cierto, durante el tiempo que estuve al volante con el ministro a mi lado, se interesó por todos los detalles de la conducción en arena y le llamé poderosamente la atención el manejo del acelerador de mano; se convenció, pienso, de la razón que nos asistía al haberle asignado al mejor conductor y mejor mecánico que tenía la compañía, por no decir el departamento, el soldado Travieso, que por cierto no hacía honor a su apellido, pues era lo más bueno y dócil que cabe pensar. ¿Qué será de él?

Corría el año del Señor de 1959 cuando la VI Flota, con la anuencia del Estado español, en virtud del Tratado con los Estados Unidos, programó, en conjunción con la Armada Española, el ejercicio «Granada», a desarrollar en Punta Entinas, en la provincia de Almería, en el mes de febrero (22-27) del citado año.

Este ejercicio comprendía, por parte española, la actuación de una unidad de entidad, Batallón de Desembarco del Grupo Especial, así se llamaba ahora a la integración, bajo el mando de un general del Tercio del Sur y de la Escuela de Aplicación. El mando de tal unidad recayó en el comandante Sobrón que, además de estar en posesión de varios diplomas de Estado Mayor, había efectuado en los EE. UU. el curso «Senior» y conocía perfectamente el idioma en que íbamos a tener que desenvolvemos.

Se incluía también, dentro del ejercicio, un intercambio de mandos y unidades tipo pelotón entre ambas fuerzas, en lo que se denominaba *Cross Training*, para adiestramiento mutuo; esto que desde hace años se ve como cosa normal y con unidades de mayor entidad en aquellos momentos era una gran novedad, y dificultoso, pues el idioma era una barrera casi infranqueable.

Con anticipación a este ejercicio «Granada» se habían ido produciendo incorporaciones de armamento en el Grupo Especial, todo él de procedencia norteamericana y, claro está, el mando tuvo que pechar, entre otras cosas, con la creación de las nuevas unidades... batería Morteros Pesados 4,2 pulgadas, comunicaciones, unidad A/A, LVTs, carros de combate, etc... y, naturalmente, con la designación de sus mandos, lo que no resultó nada sencillo.

Para empezar, todos o casi todos los capitanes querían mandar «lo nuevo», era natural, y nadie se apuntaba a las Compañías de Fusiles, que eran viejas y conocidas; por tanto, había mucha demanda para lo primero y poca para lo segundo.

Por las razones que el general y sus colaboradores inmediatos creyeron conveniente aplicar, la verdad fue que los mandos de las unidades —tipo compañía— de nueva creación, por llamarles de manera genérica, fueron distribuidos, sin tener para nada en cuenta la antigüedad entre los capitanes que, teóricamente, fueron considerados los más idóneos; las pobres Compañías de

Fusiles se asignaron, todas menos una, a capitanes que no eran voluntarios para mandarlas. El capitán Iglesias, procedente de «provisionales», fue el único voluntario, ¡sabía lo que quería!

Dicho esto hay que advertir que el capitán Galiana, ya en presencia del Señor, nombrado capitán de la Batería de morteros de 4,2 pulgadas, cuando se presentó la acción real en el Sáhara solicitó de inmediato y obtuvo el mando de la 1.ª Compañía Expedicionaria de Fusiles, que se despachó para aquellas tierras africanas de el Aaiún; él y el capitán Iglesias fueron los dos únicos capitanes que actuaron, de modo operativo real, en aquella lejana zona.

La fuerza de desembarco, como conocemos al mando del comandante Sobrón, embarcó en el buque transporte *Almirante Lobo*, cuyo comandante, el capitán de corbeta don Camilo Menéndez Vives, nos advirtió que pondrían todo su empeño para hacerlo bien pero que fuésemos consciente que su buque era un carbonero y a partir de ahí que sacásemos consecuencias.

El ejercicio se desarrolló normalmente, nos instruimos, aprendimos y nos asombramos al comprobar la organización, el armamento y los medios de que disponían; ver una compañía de LVTs en plena acción, pasar revista a un grupo de Artillería con piezas de 155 m/m y capacidad atómica, comprobar el funcionamiento de la Unidad de Organización y Movimiento de Playa con todos sus medios específicos, no fue fácil de asimilar; les mirábamos con sana envidia, de modo especial al ver cómo, llegada la noche, los chicos de los marines se metían en sus sacos de dormir y nosotros casi a la intemperie (la clásica manta y lona individual) a los pies, y vista del Mulhacén.

Y ahora a lo importante, a lo que vamos. Como era la primera vez que las fuerzas navales españolas se integraban en las norteamericanas para un ejercicio anfibia, el comodoro del Escuadrón Anfibia de la VI Flota tuvo a bien darnos la bienvenida a bordo del buque *USS Cambria*, desde donde ejercía su mando.

Después de las primeras palabras protocolarias nos fue presentando, uno a uno, a todos los mandos del escuadrón que iban a intervenir en el ejercicio. Su jefe de Estado Mayor, los comandantes de los buques, el jefe de la Fuerza de Desembarco, el jefe de la Artillería, el...; cuando parecía que ya había terminado, esperando un tanto y con una cierta entonación, dijo, al mismo tiempo que corría una cortina... «y ahora les presento a los cuatro mejores oficiales del Escuadrón Anfibia, los que llevan consigo la máxima responsabilidad, el capitán —dijo el nombre—, que manda la 1.ª Compañía de Fusiles, el capitán N., que manda la 2.ª Compañía de Fusiles, el capitán N., que manda la 3.ª Compañía de Fusiles y el capitán N., que manda la 4.ª Compañía de Fusiles». (Al correr la cortina aparecieron cuatro enormes mozalbetes, en su clásica posición de descanso con sus manos atrás).

Las palabras del comodoro resonaron en nuestros oídos como un aldabonazo (aún hoy me suenan sus palabras: «*First Rifle Company, Second R. C...*»). ¿Qué pasaba allí? ¿Los mejores hombres para las Compañías de

Fusiles?, pero esa selección de mandos ¿no era la contraria a la que habían adoptado nuestros mandos? En efecto, así era, nuestros mandos habían adoptado, en líneas generales, una decisión contraria.

Ante esta diversidad de actitudes debemos preguntarnos, ¿es que desconocían nuestros mandos que las Compañías de Fusiles que desembarcan en vanguardia y desalojan, en el asalto, al enemigo de sus organizaciones defensivas, son las unidades clave del éxito?, ¿es que desconocían que las Compañías de Fusiles, integradas sustantivamente por hombres, «siempre de importancia decisiva por los valores morales de que son portadores», son la esencia del arma principal del combate?, ¡no!, ¡claro que no!, pero en aquel caos de los primeros tiempos, de recepción masiva de armamento de todo tipo y de todas clases, desde un PRC-6 hasta complicados receptores-transmisores, desde un *jeep* a los talleres de mantenimiento-auto, etc., hasta todo el equipo de las unidades de organización y movimiento de playa, la decisión adoptada por el general De Juan como idea general para arrancar, poner en marcha el Grupo Especial, aparece, con esta perspectiva de los años transcurridos, como muy acertada.

La prueba de la claridad de sus pensamientos fue el distinguir, sin la menor duda, entre la necesidad de poner en marcha el Grupo Especial, como tal unidad orgánica, y el tener que designar mandos concretos para hacer frente a acontecimientos reales, los cuales recayeron en los dos capitanes más antiguos, Iglesias y Galiana, este último, como ya dijimos, cesó en el mando de la Batería de Morteros de 4,2 pulgadas (unidad que se considera la primera de Artillería del G. E., pues al tener ánima rayada su tiro era de gran precisión) y tomó el de la 1.^a Compañía Expedicionaria de Fusiles.

Así fue como... el comodoro del Escuadrón Anfibio de la VI Flota del año 1959 (mes de febrero), con un golpe de teatro —corrimiento de la cortina y aparición de aquellos mozalbetes—, nos sacó de la ofuscación que teníamos los jóvenes capitanes de aquellos días, que preferíamos mandar cualquier cosa (incluida alguna chatarra) con tal de que fuese «nueva y norteamericana» antes que hombres, que es lo único que en este mundo vale la pena mandar, pues detrás de cada hombre, de todo hombre, están sus preocupaciones profesionales, familiares, sociales y al fondo... su alma, que todo lo conforma, a la cual también hay que servir, ayudándole, fundamentalmente con el cariño y el buen ejemplo, en toda ocasión, incluidos los momentos de mayor fragor y preocupación del combate.

Y así fue como... los almirantes Moreno, Regalado y Abarzuza, el comodoro norteamericano y el general De Juan de la Infantería de Marina, entre otros, fueron enseñando y guiando a un joven oficial que la providencia permitió que, después de haber mandado en todos los empleos unidades operativas anfibia, terminase su vida militar en el mando del Tercio de Armada, heredero de aquellos Tercios que llevaron el pabellón español por todos los mares del mundo.

LA INFANTERÍA REAL DE MARINA EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA

Carlos MARTÍNEZ-VALVERDE



*Infantes de Marina
marchemos a luchar,
la Patria engrandecer
y su gloria acrecentar.
Nobleza y valentía
nuestros emblemas son:
no abandonar la Enseña
al ruido del cañón
y si morir por ella
es nuestra obligación (1).*

Vivencia a modo de prólogo



E vivido en campaña con una unidad de Infantería de Marina, una compañía mandada por el capitán Pedro Curiel operando en vanguardia de una pequeña columna maniobrera cuyo grueso estaba formado por un batallón de recios extremeños del Regimiento de Castilla y una batería de artillería ligera de hombres puntillosos del honor de pertenecer al antiguo Real Cuerpo. He visto, pues, a nuestros infantes de Marina en puesto de privilegio demostrando por sus cualidades ser los mejores (2). ¡Muy buen capitán era

(1) De la «Marcha heroica» de la Infantería de Marina.

(2) Salidos, los del Regimiento de Castilla, de uno que ya había formado muchos batallones; sépase como importante detalle que sus soldados no llevaban cuchillo-bayoneta; los infantes de Marina sí formaban parte de una unidad ya muy fogueada y eran muy conscientes de que había que quedar como ¡los mejores!



Oficial del Cuerpo de Oficiales de Guerra de la Armada, un teniente de navío (charretera en ambos hombros); puede ser comandante de compañía. Así salieron a campaña los oficiales de este cuerpo, único entonces para el mando militar de buques y de tropas de la Armada. Después pasaron a usar el uniforme previsto para arsenales y faenas, todo azul y sin el galón que guarnecía la otra casaca (todo basado en los reglamentos de 1802). Se conservó el plumero encarnado para gala, en sombrero ya todo negro, sin el galón mosquetero. Son fotografías de los dibujos procedentes de la «Colección de cien estampas que demuestra todas las nuevas divisas del Exto. de España según el último reglamento de este año 1805». En 1808 seguían los mismos uniformes.

don Pedro Curiel frente al enemigo y muy bien que le seguían sus oficiales y soldados!

Avancé con el teniente Arturo Cañas y su sección, una vez vencida la resistencia del tenaz adversario hecho fuerte en unos cortijos. Entramos en un pueblo en actitud de combate; relucían las bayonetas, los soldados cantaban enardecidos: ¡Infantes de Marina marchemos a luchar...! Era emocionante oír aquello en plena serranía de tierras de Málaga; mostraba la verdad de ese lema: «Valientes por Mar y por Tierra». Yo venía del *Elcano*, de un ambiente muy marineroy oceánico (3).

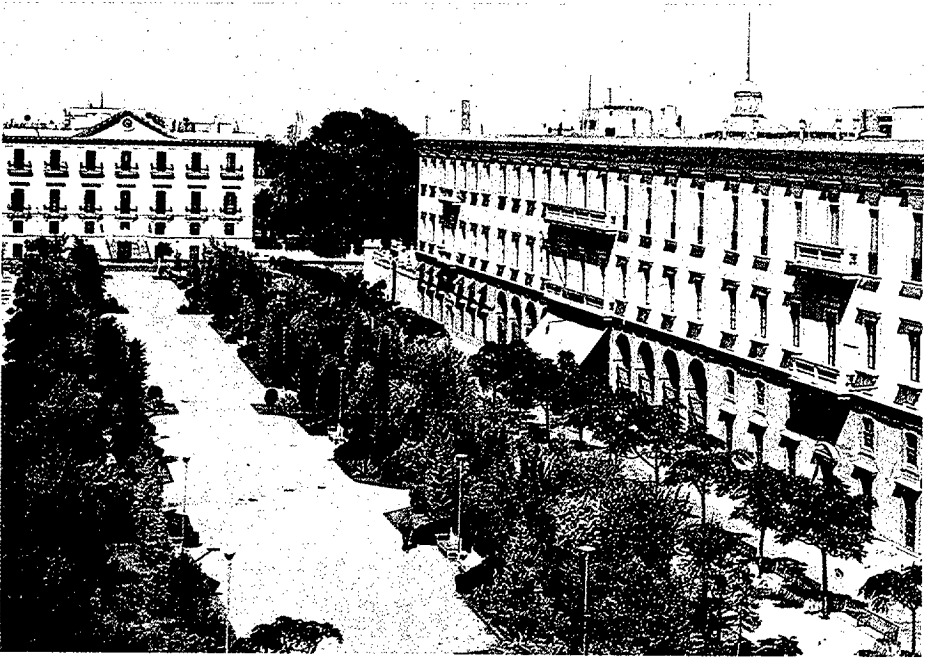
El enemigo había huido, roto el contacto en las sombras de la noche.

En la guerra de la Independencia

Escribo el principio de estas líneas, que han de seguir, en la población militar de San Carlos de la antigua real isla de León; de aquí salieron a campaña los hombres del primero y segundo regimientos de Infantería Real de Marina, en aquel 1809, año tan crítico para la Patria. Creo que para mejor escribir no hay sino ambientarse.

Salieron de aquí los batallones que habían de ser núcleo principal para la constitución de los regimientos que habían de completarse en Sevilla para integrar la Legión Real

(3) Salido a campaña con una compañía de Marinería, las circunstancias de la guerra me llevaron a ser, en esta ocasión, oficial de enlace del Estado Mayor del sector de Antequera con aquella columna que hube de encontrar, de la que no se sabía nada una vez que empezaron las operaciones sobre Málaga. Mi punto de partida era el *Juan Sebastián de Elcano*.



En este ámbito, de la Isla de León, y entonces plaza de Armas de la Población Militar de San Carlos, formaron los batallones que, reforzados, habían de constituir en Sevilla los Regimientos primero y segundo de Marina para luchar contra el invasor. Partieron de la Isla en diciembre de 1808 mandados por Serrano Valdenebro.

de Marina, que habría de mandar el brigadier de la Armada don José Serrano Valdenebro. La Armada estaba consciente de que la salvación de la Patria estaba de momento en tierra, y así aumentó con urgencia sus batallones de Infantería y sus brigadas de Artillería para ir a combatir al invasor. Se volcó en general: entregó al Ejército gran cantidad de armas de sus arsenales, muchos de sus oficiales pasaron a mandar tropas a los distintos ejércitos de operaciones que se constituyeron... todo ello sin dejar de mirar a la fuerza de mar, armándose muchas unidades de menor tonelaje que formaron las heroicas fuerzas sutiles para atacar muy de cerca, muy en caliente, a los enemigos, que en rápido y traidor avance habían ocupado, al extenderse, las costas de la Península.

En la Isla de León, para la constitución de esa Brigada Real antes dicha, se formaron dos regimientos de dos batallones cada uno, pero... los enemigos avanzaron rápidamente sobre Andalucía y hubo que taponar dos entradas, una por Extremadura y otra por Despeñaperros. A la primera se mandó al primer regimiento, y a su frente el brigadier Valdenebro, y a la segunda, a la Carolina, se envió al segundo regimiento, mandado éste por el capitán de navío de la Real Armada don Juan de Dios Topete. Esto ocurría a principios de junio de 1809.

Además, se formó en la isla de León —esto es, en el actual San Fernando— otro tercer regimiento para, en parte, tripular como tropa las numerosas lanchas cañoneras y obuseras que se armaron.

Pero ya antes de esto había salido a campaña una compañía de granaderos de Marina, que mandada por un teniente de navío, un don Antonio de Ulloa seguramente hijo del sabio marino del mismo nombre, se incorporó al ejército del general Castaños y en él tomó parte en la batalla de Bailén. Luego habrían de unirse a un regimiento de Reales Guardias; es decir, a las fuerzas que siempre por privilegio ocupaban la extrema vanguardia.

En Madrid, en la gloriosa jornada del dos de mayo (1808), se había batido otra compañía de granaderos de Marina, que era la que el generalísimo y gran almirante don Manuel Godoy tenía en su guardia. Esta compañía —sus supervivientes— fue enviada por Murat a Cartagena, mas no le obedeció y sus hombres se batieron, con unidades de Reales Guardias, en las batallas de Tamames y de Tudela. Los que quedaron se retiraron a Zaragoza y defendieron con singular heroísmo la famosa Puerta del Carmen, mandados por el teniente de navío Primo de Rivera (4).

En El Ferrol, muy pronto (junio de 1808) se constituyó el sexto Regimiento de Infantería Real de Marina, formado en principio por tres batallones. Tomó el mando de él el brigadier de la Armada don Joaquín Riquelme. Se incorporó el Regimiento al Ejército de Galicia, mandado a la sazón por el general Blake, tomando parte en la batalla de Medina de Rioseco y después en la de Espinosa de los Monteros (11-12 de noviembre de 1808), en la que Napoleón rompió el rígido dispositivo defensivo español. En ella cayó mortalmente herido el brigadier Riquelme, que además de su regimiento mandaba las fuerzas de Ejército que formaban la tercera División. Murió en la mar a bordo de la fragata *Venganza*, a la que había sido evacuado (5). El Regimiento de Marina seguirá en campaña durante toda la guerra hasta la batalla de Tolosa, reñida ya en territorio francés.

En Cartagena se formaron los Regimientos cuarto y quinto de Infantería Real de Marina. El primero fue enviado al Ejército de la Derecha y el segundo quedó para guarnecer algunas plazas y para las guarniciones de los buques de aquel departamento.

(4) En lo que vamos exponiendo vemos en los mandos denominaciones navales. No existía entonces más que un solo Cuerpo de oficiales para mandar buques y para mandar tropas de batallones o de brigadas de Artillería: era el Cuerpo de oficiales de guerra de la Armada. Vinieron después las especializaciones, pero debemos hacer notar que todos los que después las tomaron son como ramas de un único tronco y éste se desarrolla en las épocas más gloriosas de nuestra Historia Naval. De todos son los heroicos antepasados.

(5) En la batalla de Espinosa de los Monteros se batieron también tres generales de Marina mandando divisiones del Ejército. Tres jefes de escuadra: don Cayetano Valdés (que recibió una grave herida en el pecho), don Juan José García y don Felipe Jado Cagigal.

Operaciones de guerra

Volvamos a exponer el servicio de los otros regimientos; el primero no tomó parte en la desgraciada batalla de Medellín por estar en segundo escalón del despliegue estratégico; durante ella se mantuvo en Monasterio. Los franceses no siguieron adelante, después de su victoria, por falta de parques. Estuvo algún tiempo en Santa Olalla del Cala, en tierras de Huelva, en unión de tres brigadas de Artillería de Marina que allí habían sido destacadas para reforzar aquel puesto (6). Desde el 13 de junio ya no lo manda Valdenebro, por haber ascendido a jefe de escuadra; lo manda el capitán de navío don Ignacio Fonegra. Sigue el Regimiento operando por tierras de Extremadura y después en el ejército que manda Wellington se bate en la sangrienta batalla de Talavera (27 de julio de 1809).

Después, en el Ejército de Andalucía, que manda el general Areizaga, toma parte de modo muy glorioso en la luctuosa batalla de Ocaña (19 de noviembre).

El general que mandaba la división de que el Regimiento formaba parte manifestaba en su parte de operaciones: «Se ha comportado este regimiento de Marina con la más digna disciplina y sus jefes y oficiales con el más delicado pundonor... Tuvo el regimiento la gloria de distinguirse sosteniendo la retirada contra unas tropas vencedoras que lo cargaron con la mayor intrepidez... Eterna debe ser su memoria para las Armas españolas». Tuvo más de 1.000 bajas, entre ellas 24 oficiales. Se distinguió de modo extraordinario el alférez de navío don Fermín Pavía, dando muerte a varios dragones enemigos que trataban de arrebatarle la bandera-coronel de la que era portador (cuando se instituyó la Cruz Laureada de San Fernando habría de ser uno de los primeros condecorados con ella por su heroísmo en Ocaña). Mandaba el primer Regimiento en esta ocasión tan extrema el capitán de navío don José Salomón.

Los restos de la maltrecha unidad se retiraron hacia Andalucía en dos fracciones; una lo hizo en unión de las reliquias del segundo Regimiento hacia Lepe, en Huelva, de donde todos pasarían a Cádiz; la otra, al mando del capitán de fragata don Domingo Monteverde (7), se retiró hacia Málaga; allí oficiales y tropa tripularon unidades de fuerza naval sutil: una tartana, un místico y dos lanchas cañoneras. Los que llegaron a Cádiz fueron igualmente

(6) En 1970 se conmemoró solemnemente esta estancia de la Marina en las sierras onubenses con tropas del Tercio del Sur de Infantería de Marina y fuerzas de la Escuela de Artillería «Janer», presidiendo el general de Infantería de Marina don Ricardo Pita y de Ponte y el gobernador de Huelva don Juan Alfaro. Asistieron los jefes de las referidas fuerzas, Unidad y Escuela, y el comandante militar de Marina de Huelva.

(7) Don Domingo Monteverde fue uno de los oficiales de Marina que más se distinguió en su época. Antes de Ocaña había tomado parte en numerosas acciones navales, combates y batallas. Después, en Venezuela, por su comportamiento fue ascendido a capitán de navío y con tal empleo fue capitán general, luchando denodadamente contra el movimiento independentista. Le faltaba parte de la mandíbula inferior a consecuencia de una herida horrorosa recibida en combate. Fue de los que más se distinguieron «por Mar y por Tierra».

embarcados, en parte, en las unidades de las flotillas que defendían la bahía y los caños. Otros se integraron en las fuerzas destinadas en la Isla a dar audaces golpes de mano sobre las posiciones enemigas. Todo ello, claro está, cuando los napoleónicos establecieron su bloqueo terrestre a Cádiz y a la isla de León en febrero de 1810. Tomaron parte en las expediciones que se hicieron por mar sobre las dos alas de la «Fortaleza Marítima» gaditana, tierras de Huelva y serranía de Ronda.

Volviendo a Ocaña, el segundo Regimiento se batió con el mismo heroísmo que el primero. Antes tomó parte también, como el primero, en la gloriosa batalla de Talavera (ambos formaban parte de distintas divisiones). Después de una brillante acción en dicha batalla, tomó parte en algunas acciones de guerra de menor importancia, pero sus granaderos fueron destacados para llevar a cabo las acciones más audaces.

Cuando Ocaña, lo mandaba el brigadier de la Armada don José Meléndez Bruna. El jefe de la séptima División, de que formaba parte este segundo Regimiento de Infantería Real de Marina, general Copons, se expresó después de la acción con respecto a su comportamiento en ella: «Se ha portado con valor e intrepidez y honor dignos de elogio y ha llenado este Cuerpo de tal forma sus deberes que le hacen acreedor a toda la consideración de S. M. y aprecio de la Nación», En tono coloquial dice: «Si todo el Ejército hubiese sido de Marinos estaríamos paseando por El Prado» (se pretendía llegar a Madrid y tomarlo).

Se retiró hacia Despeñaperros y después hacia Lepe, como el primero. Hay constancia de que parte de sus hombres, ya en la Isla formaron el núcleo principal de los cazadores Salineros, creados por don Diego de Alvear para operar por el difícil y fangoso terreno que defendía la isla de León, según el acertado plan de Escaño de llevar a él la primera línea.

El cuarto Regimiento Real de Marina, constituido en Cartagena como quedó dicho, fue incorporado al ejército llamado de la Derecha. Su primer batallón operó en Cataluña a las órdenes del general Blake y después a las de O'Donnell. Tomó parte en las operaciones conducentes al socorro de la inmortal Gerona y en el combate de Colluspina. En él resultó gravemente herido su comandante, el capitán de fragata don Ángel Jover. Se distinguió esta unidad de Marina en los combates de Castalla, Fuente Frías, Mollet y Santa Perpetua y, sobre todo, en la defensa de Tortosa, donde llegó al apogeo su benemérito comportamiento. Efectuaron sus unidades briosas salidas; en la del 13 de julio (1810) se distinguieron notablemente el teniente de navío don Alejandro Marín y el subteniente Alabat, así como sus soldados. Tuvieron ocho muertos y un centenar de heridos, entre ellos mortalmente el antes citado teniente de navío.

De otra salida, la del 3 de agosto, dice el «Boletín del Cuerpo» (recopilación de 1891): «Saltaron nuestros infantes de las embarcaciones con que atravesaron el río y se lanzaron a la bayoneta sin disparar un solo tiro sobre los

parapetos enemigos, poniendo a éstos en vergonzosa fuga. Al ser éstos reforzados volvieron; los nuestros se retiraron en orden como estaba previsto. El teniente de navío Izquierdo, «víctima de ardimiento, quedó prisionero». Se distinguieron los subtenientes (8) Balcázar y Lino y un soldado que se apoderó de una bandera enemiga (lamentamos que no quedase recogido el nombre de este héroe).

Otra noche, un sargento con 10 hombres se filtró en las líneas enemigas y construyó un parapeto que durante el día batió a caballo las posiciones contrarias, causando muchas bajas a los franceses. Es digno de citarse un atrevido golpe de mano que otra noche dieron nuestros granaderos, mandados por el alférez de fragata De la Fuente.

Por desgracia, todos estos sacrificios y desvelos tuvieron un resultado poco positivo, pues la plaza capituló por la audaz decisión del general Suchet, que mandaba a los enemigos (9). el batallón de Marina quedó prisionero como el resto de la guarnición. Lo mandaba el capitán de fragata don Francisco Beránger, herido en uno de los combates.

El sexto Regimiento de Marina, salido de El Ferrol, tomó parte en los combates del Balmaseda y Orrantia, en las Vascongadas, y después en la batalla de Espinosa de los Monteros, ya en tierras de Burgos (noviembre, 1808).

Este Regimiento se batió en las tres acciones de guerra de Lugo. Un batallón mandado por el capitán de fragata don Ramón Romay tomó la difícil y dominante posición de la cumbre de La Puebla de Sanabria, haciendo al enemigo más de 700 prisioneros y tomándole muchas armas y municiones que tenía almacenadas en la iglesia y en el castillo; puede uno subir allí y considerar la hazaña. También se batió el sexto Regimiento de Marina en la victoriosa batalla de los Arapiles y en la tentativa de tomar al enemigo el castillo de Burgos.

Volvieron algunas compañías a El Ferrol y quedó en campaña un batallón muy nutrido de siete compañías, del que quedó al mando Romay, ya ascendido a capitán de navío por sus méritos de guerra. Avanzó el batallón sobre San Sebastián en la fuerte columna de flanqueo que mandaba el general británico Graham. Para bloquear la plaza por mar se armó un flotilla de lanchas de diez, cañoneras y obuseras, así como una goleta y un bergantín. Se tripularon con

(8) En los batallones de Marina había muchos veteranos subtenientes salidos de las filas de la tropa. Los había graduados de oficial, distinguidos por la dorada charretera en sustitución de la jineta de los sargentos.

Es momento de recordar a don Pablo Morillo, sargento de los batallones de Marina que, pasado al Ejército, llegó a teniente general y por sus méritos en campaña alcanzó los títulos nobiliarios de conde de Cartagena y marqués de la Puerta. Es un ejemplo de esos veteranos de la Infantería de Marina española.

(9) Se presentó, con singular audacia, vestido de gala, con todas sus condecoraciones y preseas, al gobernador de la plaza, conde de Alacha; éste, herido, enfermo y sin ánimo, Suchet tan sólo acompañado de sus ayudantes... y consiguió la capitulación. Alacha fue declarado traidor y degollado, en estatua, en Tarragona. ¡Accidentes de las guerras! No todo es heroísmo.

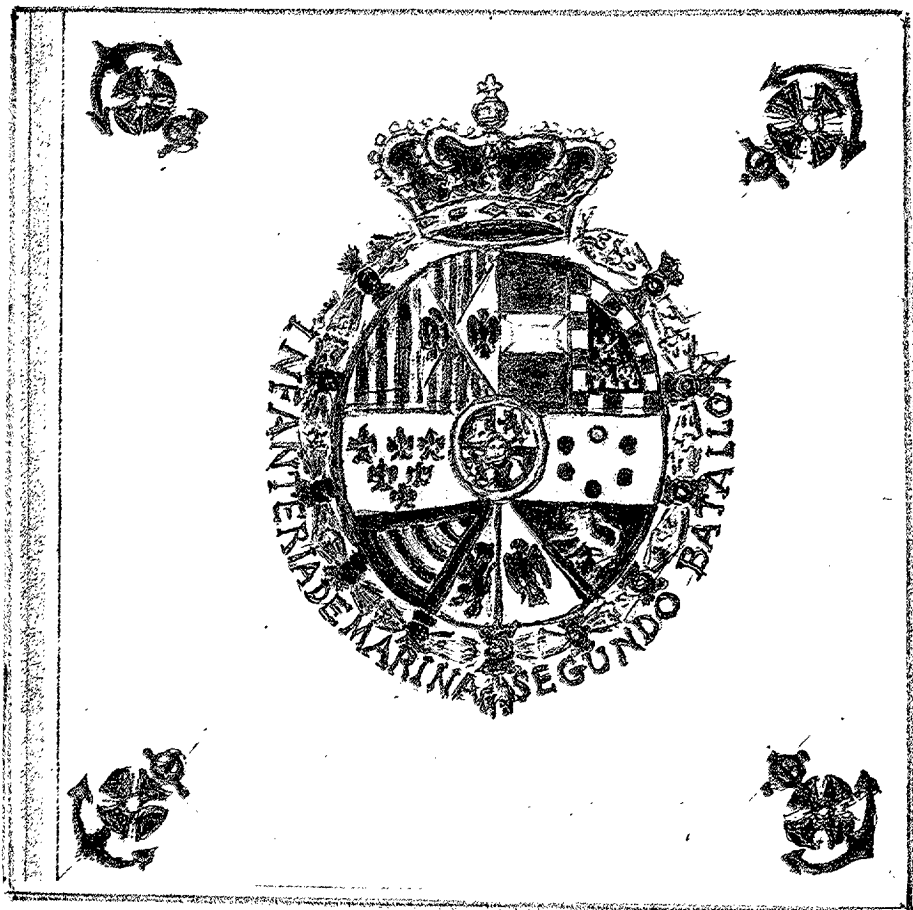


Don Ramón Romay Jiménez, uno de los oficiales de mayor permanencia en el sexto Regimiento de Infantería Real de Marina. Esta unidad permaneció en campaña desde los principios de la guerra hasta conseguirse la batalla final que derrotó a los invasores en su propio suelo.

vecharon en su propio beneficio». Los nuestros, «no sin sellar con su sangre la victoria», seguían al capitán de fragata Mosquera, «que les dio ejemplo de valor y bizarría». Romay había pasado a mandar toda la segunda brigada de la que formaba parte nuestro sexto Regimiento. Se pasó el Bidasoa, se tomó Bayona, Pau, se pasó el Nivelle...

Y así llegamos a la gloriosa batalla de Tolosa, de Francia (abril de 1814). Manda a los enemigos el general Soult, que había quedado como jefe supremo de todas las fuerzas napoleónicas de España y en dicha plaza se había hecho

(10) Se atribuye a Wellington una alocución enfática al estilo militar de la época. Dice: «¡Guerberos del mundo civilizado!, aprended a serlo de los españoles que tengo el honor de mandar (hay quien le adjudica: “cada uno de ellos merece más que yo el bastón de mando que empuño”, parece exagerado en exceso, Wellington era muy exigente y más con los nuestros). Sigamos: «¡Españoles! —dice— dedicaos a imitar a los *inimitables* gallegos. ¡Franceses! ¡Huid pues!, o pedid que os dictemos leyes, por el IV Ejército va detrás de vosotros y de vuestros caudillos a enseñarles a ser soldados». Y entre los del IV Ejército, gallegos en su mayoría, estaban operando en vanguardia los del sexto Regimiento de Infantería Real de Marina, antepasados directos de nuestro actual Tercio del Norte.



Bandera del sexto Regimiento de Marina, de su segundo batallón, que se cubrió de gloria en la batalla de Toulouse, fin de la guerra de España contra Napoleón Bonaparte. Está condecorada con la Cruz instituida para premiar a los que se distinguieron en tan definitiva batalla. La bandera del Tercio Norte lleva la condecoración de tolosa, las cruces son de perfiles curvos, convexas en los exteriores, cóncavas en los laterales de cada brazo. Son azules. En el centro, en un círculo va la fecha de la batalla. En los vanos, entre los brazos, van bordadas en amarillo columnas con un sable y una palma cruzados.

fuerte en su retirada. Sigamos de nuevo a Lasso de la Vega: «El batallón de Marina (sexto Regimiento) despreciando el formidable fuego de artillería y fusilería se arrojó con los demás cuerpos de la división a la bayoneta sobre los enemigos, cargándoles y obligándoles a encerrarse en la ciudad». Allí acosados y copados les obligaron a capitular.

De este modo, el sexto Regimiento ganó para su bandera la Cruz de distinción de Tolosa, que luce hoy en forma de corbata (antes la cruz iba bordada en

las esquinas de la enseña) la bandera de nuestro Tercio del Norte de Infantería de Marina, descendiente, consecuencia directa, de aquel benemérito sexto Regimiento, cuyas hazañas relatamos sucintamente en los párrafos que preceden.

Tres figuras

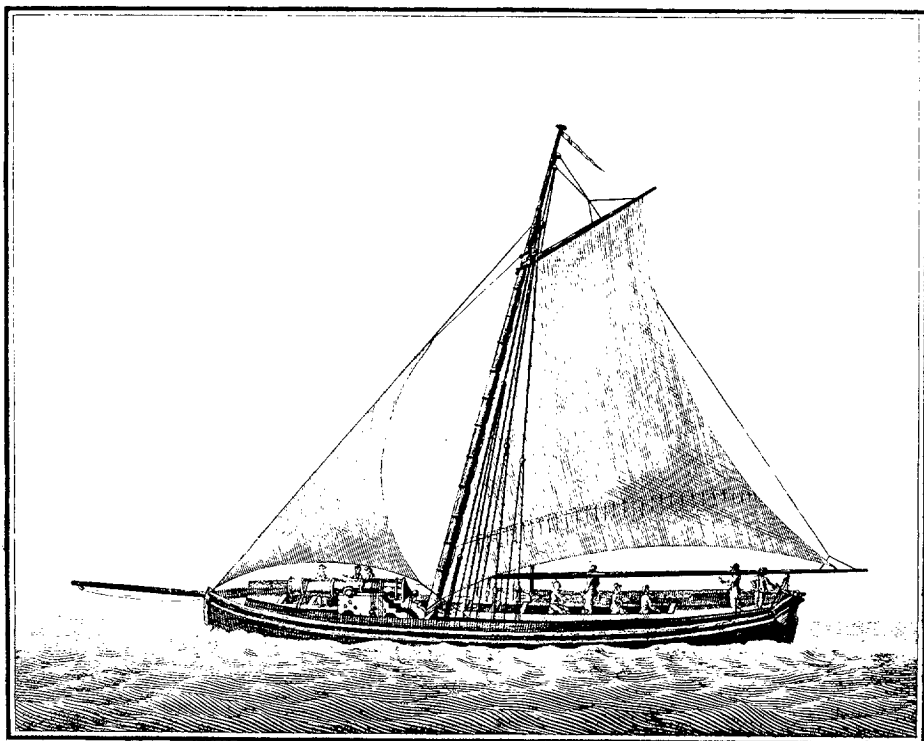
Podíamos citar muchas más de aquellos oficiales, sargentos y soldados que en la guerra de la Independencia pusieron muy alto el nombre de la Armada y de su Infantería Real de Marina. Tengamos un recuerdo para sus hermanos los de las brigadas de Artillería, convertidas ya en «Real Cuerpo de Artillería de Marina», que junto a los de Infantería se batieron muchas veces, unas con cañones, otras combatiendo también como infantes. En representación de tantos, escogeremos tres primeros jefes: Riquelme, Valdenebro y Romay; muchos más se lo merecerían, así como oficiales, sargentos y soldados.

Don Joaquín Riquelme cayó mortalmente herido en la batalla de Espinosa de los Monteros. ¡Mucha admiración nos causaba un óleo, retrato suyo, que contemplábamos en la Escuela Naval de San Fernando! Estaba colocado sobre una puerta que a los armeros conducía. Era uno de nuestros primeros ejemplos; aparte de una brillante historia de combates navales había combatido ya en tierra en la toma del castillo de San Felipe, de Mahón y en la defensa de Tolón a las órdenes del inmortal Gravina.

Don José Serrano Valdenebro fue el brigadier designado para mandar una brigada, toda ella de infantes de Marina: la «Legión Real». Procedía del Ejército cuando entró en la Marina, pertenecía a un regimiento de «Voluntarios Walones» (11). Pasó a la Armada como teniente de navío (1777), mandó después buques y tomó parte en combates navales. Sufrió grandes temporales en la mar (desarboló varias veces). Fue un gran defensor de que la Armada tuviese una muy buena infantería.

En su libro «Discurso del Arte de la Guerra» defiende con calor la idea: «El oficial de Marina tratando de materias de guerra (se refiere ahora especialmente a la que se desarrolla en tierra) no debe considerarse fuera de su esfera o situado en provincia contraria a la de su estado natural (el de la guerra marítima). El Cuerpo de la Armada mantiene un nervio de Infantería formidable

(11) A lo largo del siglo XVIII pasaron oficiales del Ejército a la Armada; también pasaron unidades completas. La formación de grandes escuadras lo exigió. Los oficiales se adaptaron pronto y algunos descollaron hasta en el campo de las ciencias y de la construcción naval: Tofiño pasó a la Armada siendo teniente de Infantería del Regimiento de Soria (1755), y Romero Landa, que tanto descolló en la construcción de navíos y fragatas, pasó siendo cadete de Dragones de Edimburgo (1782). Las compañías de guardias marinas no dieron abasto para formar todos los oficiales que se necesitaban; y eso que de una pasaron a ser tres, una en cada Departamento.



Las fuerzas de Infantería Real de Marina en la guerra de la Independencia, además de su lucha en tierra, combatieron también en la mar, tripulando con marinería unidades de fuerza naval sutil. De ellas muchas lanchas cañoneras y obuseras, cañoneras como la representada en la figura: en Cádiz (bahía y caños) y aguas de Huelva, en aguas de Málaga y en el bloqueo marítimo de San Sebastián. Combatieron pues, como es su lema «por tierra y por mar».

mandado por sus oficiales». (Era todo uno el «Cuerpo de oficiales de Guerra de la Armada», escribía esto en 1796). Continúa: «El Rey cuenta con ella, con esa Infantería, no sólo para defensa de sus naves (téngase en cuenta el modo de ser el combate entonces), sino para todo género de operaciones de guerra: Sus providencias conspiran —continúa— a tenerla en el pie más floreciente, y se ha visto en la presente guerra (la del Rosellón) obrar a esa Infantería, de acuerdo con la de Tierra, confiando a sus comandantes el desempeño de empresas importantes. Sería, pues, un gran absurdo —sigue— creer que este ilustrado Cuerpo (el de la Armada) se olvidase de cultivar un ramo de su instituto tan a propósito para promover su gloria y su reputación» (12).

(12) Sigue: «No parece arduo reunir estas dos aplicaciones...». Termina citando ejemplos de oficiales de Marina que lucharon con pericia en la mar y en tierra.

Serrano Valdenebro, al ascender a jefe de escuadra, dejó el mando del primer Regimiento. Dirigió después la guerra de partidas en la serranía de Ronda. Puso su puesto de mando en el castillo de Gaucín (tenía casa solariega en Cortes de la Frontera, en aquella sierra). Era Caballero de Calatrava. Fue diputado doceañista. Murió en 1813 siendo gobernador militar de Cartagena.

—Don Ramón Romay Jiménez es quizá la figura más señera de nuestra Infantería de Marina en la guerra de la Independencia. Llegó a capitán general de la Armada (1843) y fue vicepresidente del Almirantazgo. Había sentado plaza de guardia marina en la compañía del Ferrol en 1780.

Hizo varias campañas navales y en la batalla de Cabo San Vicente, siendo teniente de navío, por sucesión de mando tomó el del navío *Mexicano*. Fue comandante de la corbeta *Infante Don Carlos*.

Era aún teniente de navío cuando salió a campaña formando parte del sexto Regimiento de Infantería Real de Marina, organizado en el Ferrol. En 1810 ascendió a capitán de fragata por méritos de guerra y mandó batallón. Al año siguiente fue promovido a capitán de navío y tomó el mando en jefe de toda la unidad. Romay estuvo en todas las operaciones de guerra en que tomó parte el Regimiento y éste se mantuvo en campaña hasta el final de la contienda.

Cuando la batalla de Tolosa era ya brigadier; hubo de ceder el mando del Regimiento a su segundo, el mando directo, por ejercer el de la división de que el sexto de Marina formaba parte. Regresó triunfante a El Ferrol. Siendo liberal, Romay tomó parte en un movimiento antiabsolutista. Hubo de emigrar a Inglaterra, regresando a España en virtud de una amnistía. Era comandante militar de Marina de Bilbao en 1835, cuando esta plaza fue atacada. El gobernador militar de ella, conde de Mirasol, refiriéndose a él se expresa: «El Brigadier Don Ramón Romay, pese a sus años, ha concurrido a los parajes de más riesgo y exposición, dando pruebas de igual valor y presencia de ánimo que tanto distinguió a nuestros antiguos Marinos». En ese mismo año fue ascendido a jefe de escuadra, y pronto a teniente general, mandando el Departamento de Cádiz. En 1843 se le promovió a capitán general de la Armada. Murió en Madrid en 1849.

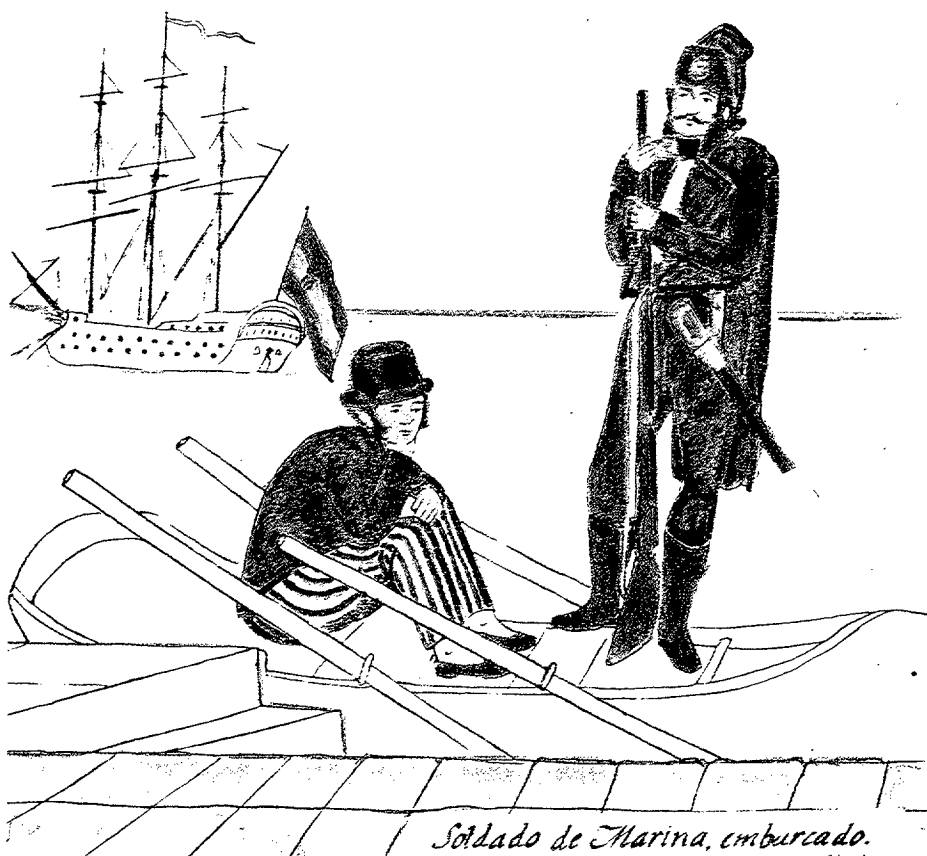
Sobre los uniformes y banderas

Cuando salieron a campaña los batallones de Infantería Real de Marina, los oficiales vestían el uniforme del Reglamento de 1802, correspondiente al cuerpo de oficiales de guerra de la Armada: casaca azul con cuello, vueltas y solapas (sueltas) encarnadas, bordeados de galón flordelisado, llamado «galón mosquetero», propio de cuerpos de Casa Real. El pantalón era blanco, ajustado, y las botas eran bajas, «húngaras». El sombrero, ya de dos picos, bordeado también del mismo galón que la casaca. Para gala, un alto plumero rojo con el que se le daba «un tono militar». El sable era también el dispuesto en 1802.

Era corvo, no largo, y se llevaba pendiente de un cinturón de charol negro, en un tahalí del mismo material.

Conforme fue avanzando la guerra usaron los jefes y oficiales el uniforme de casaca y pantalón azul, sin galones que bordeasen aquélla, prevenido para faenas a bordo y arsenales. Los jefes eran plazas montadas; probablemente los comandantes de compañía... Las divisas de los empleos eran: para los oficiales charreteras y para los jefes galones en la vuelta de la manga, y entorchados de plata para los brigadieres y de oro para los jefes de escuadra.

La tropa en 1808 y 1809 vestía los uniformes previstos en los reglamentos de 1802: casaca azul corta, viveada de rojo, con solapas, cuello y vuelta tam-



En este dibujo (iluminado), de la colección del coronel Ordovás, existente, en París, en la Biblioteca del Musée de l'Armée, podemos ver el uniforme con que algunas unidades de nuestra Infantería Real de Marina salieron a campaña en 1808. Era el uniforme titulado «de a bordo», para momentos no solemnes.

bién roja y con portezuela azul en la última. Pantalón blanco y polaina corta. Sombrero negro sin galón con la escarapela roja (también lo era la de jefes y oficiales). Corraje blanco (no negro como en 1802). El armamento consistía en fusil, bayoneta y sable corto y corvo.

Por falta de vestuario hubo unidades que salieron a campaña con el uniforme previsto para faenas. También hacían con él servicios de armas (por ejemplo de noche): chaqueta y pantalón de paño pardo, viveada de rojo la primera y con cuello de ese mismo color; con un ancla bordada en amarillo. Color igualmente de paño pardo, con manga colgante terminada en borla roja. Cintillo también rojo, con un óvalo de metal dorado al frente, con una gran ancla.

Avanzada la guerra usaron estos soldados de Marina y sus cabos y sargentos, un uniforme todo azul, con pantalón ancho; el pecho de la corta casaca cruzado por cintas de estambre amarillo, apareadas en forma de ojales largos. Como prenda cubrecabezas un alto chacó de suela (con pompón rojo) de estilo inglés, consecuencia de la ayuda de Inglaterra en armas y equipos.

La jineta de los sargentos era con pala roja y flecos, alternándose en ellos los hilos rojos y de oro.

Con respecto a las banderas no podemos ser tan precisos como en lo que se refiere a uniformes: el entusiasmo llevó muchas veces a la fantasía.

En el Museo Naval de Madrid se conserva una que fue del sexto Regimiento, de su segundo batallón; de tafetán blanco, con el escudo completo del Rey y en las esquinas las cruces correspondientes a la condecoración que premió a los cuerpos que tomaron parte en la batalla de Tolosa. Tuvo gran importancia por ser la última y victoriosa contra los invasores, expulsados ya éstos del suelo patrio (10 de abril de 1814). Lo curioso es que esta enseña gloriosa, muy maltratada por el paso del tiempo, sea blanca y no morada como estaba ordenado para los antiguos batallones de Marina (13). Moradas eran en 1808 las de las Reales Guardias Españolas. Sin duda serían moradas las de los otros regimientos de Marina. Ésta del sexto fue bordada y regalada por las damas de El Ferrol. Sábese que fue bendecida y entregada el 6 de mayo de 1813; pudo pues estar en la batalla. Fue entregada sin estar aún bordadas las cruces de Tolosa, puesto que todavía no se había reñido la batalla. Se instituyó la recompensa en 1815. Se concedió también a la enseña que llevase, además de las cruces bordadas, una corbata azul. La que normalmente llevaban las banderas desde el reinado de Felipe V era de tafetán rojo (todas llevaban fleco de hilo de oro). La bandera actual del Tercio del Norte conserva la corbata y lleva bordada la cruz de brazos con extremo curvo convexo y lados curvos cóncavos. Azules esos brazos y centro circular blanco con la fecha de la

(13) Dicen las instrucciones para la formación de los batallones (abril de 1717): «Las Banderas que deberán tener estos batallones para cuando marchen o hagan servicio en tierra deberán ser tres, las de los capitanes comandantes de cada batallón, moradas, con las armas del Rey, y a las cuatro esquinas cuatro anclas, y las demás blancas, con la cruz de Borgoña y a las cuatro esquinas las anclas».

acción; las cruces que iban en los extremos de la bandera lo hacían sobre anclas negras. Es esta bandera del Museo de la mayor evocación y gloria.

Debemos hacer constar que en 1808 se reglamentó que en los regimientos de Infantería hubiese una sola bandera por batallón. Se suprimieron pues las de compañía, blancas con la cruz de San Andrés en rojo y las anclas (para las de Marina en las esquinas; las del Ejército llevaban los escudetes propios de los regimientos). La del Museo marca claramente que es de un segundo batallón y no lleva los bastos de Borgoña. ¿Sería por ser de un segundo batallón? (14). Referente a este punto existe una orden de diciembre de 1843 en que se especifica que «se agregue al Escudo de Armas la Cruz de Borgoña, asomando por los flancos, jefe y barba del escudo». Ello dice que no todas las banderas la llevaban.

Todas esas dudas no disminuyen en nada lo glorioso de tal enseña.

Vivencias a modo de colofón final

Tuve cierto tiempo en campaña, con marinería, a oficiales de Infantería de Marina.

Tuve oficiales y veteranos sargentos en la instrucción y formación, también de marineros. Mandé infantes en grandes paradas y desfiles.

Viví mucho junto al laureado primer Regimiento, hoy Tercio del Sur.

Asistí, con cierto paralelismo, al robustecimiento en San Fernando de aquel grupo especial, hoy Tercio de Armada, fuerza de elite de las Armas de España; tuve infantes en mi mando de Auxilios Exteriores Departamentales.

Asistí a cursos y también colaboré en la Escuela de Aplicación.

A lo largo de mi servicio he tenido mucho contacto con la Infantería de Marina. He tenido muchos subordinados, muy buenos colaboradores, de ese Cuerpo. Es para mí una gran satisfacción recordarles al llegar al punto final de exponer, si bien sea someramente, la gesta en la guerra de la Independencia de la Infantería Real de Marina. A ellos, agradecido, dedico este trabajo. Cumplieron como buenos. Con ellos muchas dificultades fueron vencidas.

Nota final

La actuación general de la Marina (Armada Española y Royal Navy), y dentro de este contexto de la Infantería Real de Marina española, puede verse en el libro del capitán de navío Martínez-Valverde, «La Marina en la Guerra de la Independencia». Editora Nacional, 1974.

(14) Es de tener en cuenta en todas estas consideraciones el que en 1811 la Regencia del Reino hubiese de pasar a la Inspección General de Infantería una Real Orden «para establecer la uniformidad en las Banderas que, por causa de la guerra eran de confección caprichosa y fruto del entusiasmo del pueblo, por complacerse en bordarlas ilustres damas y religiosas».

Los itinerarios seguidos en campaña por los Regimientos de Infantería de Marina están detallados de manera exhaustiva en el artículo escrito por el comandante, entonces, de Infantería de Marina, Fernández Gaytán, publicado en la REVISTA GENERAL DE MARINA (agosto-septiembre de 1965).



HÉROES DE NUESTRA INFANTERÍA DE MARINA

José Luis TATO TEJEDOR



ALIENTE por mar y tierra. Tal es el lema de nuestra Infantería de Marina, que «desde la mar hacia la extrema vanguardia» responde a la materialización de la proyección del poder naval en las operaciones específicas que requieren, en muchos casos, el componente anfibia de la guerra en la mar, aspecto éste que España ha de tener siempre en cuenta, dadas sus características geográficas, estratégicas y geopolíticas. Y este aspecto, basado en una realidad innegable desde tiempos pasados, que se pierde en la nebulosa de la Historia, está fuertemente enraizado en nuestra Infantería de Marina, decana de todas las que en el mundo han sido y son todavía. El estar en la extrema vanguardia, el lugar más honroso para un militar, privilegio real otorgado a nuestros infantes, implica un estado espiritual no ya solamente de valentía y arrojo, sino también de entrega permanente a los ideales e intereses de la nación. Así ha sido, sigue siendo y será nuestra Infantería de Marina, siempre bien preparada y adiestrada, deseosa de acudir con presteza cuando las circunstancias lo requieran al lugar de mayor peligro y responsabilidad. Sus miembros, que dieron la vida por la Patria al frente del enemigo, nos han legado a un tiempo el prestigio de la gloria y del sacrificio. Sus hombres y hazañas portentosas figuran en letras de oro no sólo en la historia de la Infantería de Marina, sino también en la Historia de España, y son ejemplo de emulación para todos los que, en activo o retirados, tenemos la honra y el privilegio de lucir el Botón de Ancla en nuestros uniformes.

¿Cuándo surge la Infantería de Marina? Sencillamente desde el momento en que una fuerza, aún no organizada para el combate en los primeros tiempos pero sí después, embarca ya sea en troncos adecuados, balsas, canoas o en naves. Así nace el infante de Marina, con aptitud para luchar tanto en tierra como en la mar. Haciendo abstracción de las empresas bélicas de la antigüedad, podemos fijar el comienzo de la Marina netamente ibérica gracias al impulso dado en este sentido por el arzobispo Gelmírez, y así llegamos, en el año de 1252 al rey Don Alfonso X el Sabio, primer legislador de la Marina castellana. En su «Código de las Siete Partidas», partida II, se ocupa concretamente de la organización de la Marina y de la Infantería de Marina, ya que en su texto distingue entre *proeres* o infantes que van en la proa de las naves,

los cuales deben de ser «esforzados, ligeros y usados en hechos de mar»; los *alieros*, que van en las alas o costados de las embarcaciones, y que «han de ser escogidos para acorrer y servir allí donde fuera menester, según les mandase el náucher o cómitre» y, por último, los *sobresalientes*, que son llamados así a los «hombres que son puestos además en los navíos así como ballesteros de tabla y otros hombres de armas...».

A estos auténticos infantes de Marina se les exigía, de acuerdo con el título 24, ley sexta, «que han de ser esforzados y recios y ligeros, y cuanto más usados fueren de la mar, tanto será mejor». Tampoco podemos olvidar a los almogávares, que tanta gloria dieron al reino de Aragón, que cuando combatían en empresas marítimas, siempre en primera línea al desembarcar en territorios hostiles, eran auténticos infantes de Marina.

Y así, pasando el tiempo, los años y los siglos, llegamos al reinado de Carlos I, en que se consolidan los tercios, voz que data de la época anterior, reinando los Reyes Católicos. Estas fuerzas, distribuidas entre Nápoles, Sicilia y Lombardía, no fueron creadas para guarnecer. Su carácter era esencialmente móvil, expedicionario. ¿Cuál fue su origen? Los continuos éxitos logrados por estos soldados hacen que surja el Cuerpo de Infantería de Marina por derecho propio, unos éxitos conseguidos al servicio de empresas terrestres y marítimas, y que conducen a que el emperador establezca la formación en la Real Armada de las Compañías Viejas del Mar de Nápoles, denominación que posteriormente pasó a ser la de «Regimiento para el servicio de la mar en las escuadras», con antigüedad del año de gracia de 1537. Por consiguiente, fueron éstas las primeras tropas propiamente dichas de Marina, ya que el emperador Carlos I reconoció la necesidad del soldado de mar. De esta manera, se establece de forma oficial el Cuerpo de Infantería de Marina.

Posteriormente, en 1566, el rey Felipe II crea el Tercio de la Mar de Nápoles o Corona, apodado de «Mar y Tierra». Siguen varias vicisitudes orgánicas, hasta 1717, en que Patiño formó cuatro batallones de Marina y un quinto más aparte. Estos batallones quedaron constituidos al vaciarse en ellos parte de las compañías del antiguo Tercio de la Mar de Nápoles y otras del antiguo Tercio de Sicilia. Sus oficiales eran del también recién creado Cuerpo General, hasta que más adelante, en 1827, con la evolución de los tiempos se vio la conveniencia de que el Cuerpo tuviera oficiales propios.

Hecha esta breve disquisición histórica, que sin duda contendrá varias lagunas, fruto de la necesidad de síntesis, ofrecemos al lector, en apretadas biografías bélicas, las gestas heroicas de algunos miembros del Cuerpo de Infantería de Marina que les valieron la obtención de nuestra más preciada condecoración: la Cruz Laureada de San Fernando.

Pero antes de ello, y como antecedente singular, recordemos que en la segunda mitad del siglo XVIII aparece la primera mujer alistada en la Infantería de Marina, aunque no como tal mujer, sino haciéndose pasar por hombre, con

el nombre de Antonio Soto. Su romántico deseo de vestir tan honroso y glorioso uniforme la movió a alistarse en este Cuerpo. Después de unas brillantes campañas, tanto en tierra —acciones en Bañuls y sitio de Rosas— como en la mar, embarcada en la fragata *Mercedes*, participó en el combate naval de San Vicente, entre otras operaciones en la mar, y después de más de cinco años de actividad constante y como consecuencia de una ligera enfermedad, un reconocimiento médico descubre por casualidad su verdadero sexo: era mujer y se llamaba Ana María Antonia. Tenía dieciséis años al sentar plaza. Noticioso el rey, y ya Ana María en situación de «licenciada» por sus peculiaridades físicas, le fue concedido, por deseo y disposición regia, el empleo de sargento primera que antes había ostentado, con el sueldo correspondiente y derecho a usar sobre sus prendas femeninas el distintivo de su empleo. Su actividad castrense, en las filas de la Infantería de Marina, estuvo comprendida entre los años de 1793 a 1798.

Cruces Laureadas de San Fernando

José Fermín Pavía.—(Guerra de la Independencia, 2.º Regimiento de Infantería de Marina, acciones de Ocaña, Toledo, 19-11-1809). El brigadier Jácome, jefe de las fuerzas que actuaban en Ocaña en esa fecha, ordenó que en el informe que hoy llamaríamos Parte de Campaña figurase lo siguiente: «El regimiento segundo real de Marina es bizarro, bizarrísimo». Más adelante, en otro informe, el general Copons dice: «El segundo regimiento de Marina se ha portado en la batalla del 19 de noviembre, dada a los franceses en los llanos de Ocaña, con todo el honor, valor e intrepidez dignos de elogio, y que ha llenado este Cuerpo de tal forma sus deberes que lo hacen acreedor a toda la consideración de S. M. y aprecio de la nación».

Tanto este 2.º Regimiento como el primero, que también participó en dichas acciones, salvaron sus banderas. La coronela del 2.º Regimiento fue defendida por su oficial abanderado contra varios dragones franceses que querían arrebátarsela, y lo hizo con tal denuedo y continua valentía que por estos hechos de heroísmo el oficial abanderado don José Fermín Pavía fue recompensado con la Cruz Laureada de San Fernando.

José Quevedo Benavides.—Las necesidades de la campaña durante la guerra carlista llevan a organizar en 1836 tres batallones de Infantería de Marina, que actúan bajo las órdenes de los mandos de los ejércitos del norte y del centro. El primer batallón participó en los combates de Fuente Albilla, mayo de 1840, y de Olmedilla, en junio del mismo año, en las que se distinguió por su arrojo y su bravura el capitán don José Quevedo Benavides, cuya singular acometividad en la batalla de Olmedilla fue recompensada con su ascenso a teniente coronel (no existía el empleo de comandante) y con la Cruz de Isabel la Católica y, finalmente, con la Cruz Laureada de San Fernando.

José Ussel de Guimbarda y Antonio Tacón.—(Guerra carlista, 1836 a 1840). El teniente coronel Ussel de Guimbarda fue el jefe del Tercer Batallón de Infantería de Marina, que contaba entre su oficialidad a miembros tan distinguidos como el capitán Antonio Tacón. Este batallón, siempre en la extrema vanguardia, participó en muchas acciones de armas, entre las que destacan, en el período de tiempo antes indicado, las de Jaén, Ciudad Real, Almadén del Azogue, Fuente del Corcho, Granadilla, Casas Ibáñez, Fuente Albilla y Olmedilla. Durante estos cinco años y en los escenarios geográficos que hemos mencionado, las fuerzas que integraban este Tercer Batallón se batieron con tal denuedo, heroísmo y eficacia que una vez terminada la campaña, tanto el teniente coronel Ussel de Guimbarda como el capitán Tacón merecieron la concesión de la Cruz Laureada de San Fernando.

Felipe Ortega y Antonio García.—(Guerra carlista, 1837 a 1840). El teniente don Felipe Ortega y el cabo don Antonio García pertenecían al Quinto Batallón de Infantería de Marina, que en 1840 es vaciado y reorganizado en el Tercer Batallón. En el año de 1837 este batallón guarnece durante cinco meses la villa de Lucena del Cid, en la provincia de Castellón, la cual es atacada por las tropas carlistas al mando del general Cabrera. Según informes oficiales, el sitio de esta plaza duró desde principios de marzo a mediados de abril, y correspondió al Quinto Batallón «hacer la más memorable defensa y de aguantar el más tenaz sitio que ha sufrido esta población». En estas acciones destacaron sobremanera por su heroísmo y gallardía, valor ante el enemigo y desprecio al peligro el teniente don Felipe Ortega y el cabo don Antonio García, que por su brillante ejecutoria fueron recompensados con la Cruz Laureada de San Fernando.

Segundo Batallón del Primer Regimiento.—(Guerra carlista, 1874, y jornada de San Pedro Abanto). El 25 de marzo de 1874, este batallón rompe el fuego contra los carlistas en los campos de Somorrostro. El día 27 ataca de frente las posiciones enemigas, después de tocar el corneta «paso de ataque», y avanza, siempre adelante, hasta la conquista, en una carga a la bayoneta, del caserío de Murrieta. Esta acción está reflejada en el «Diario de Sesiones del Congreso», del que extractamos lo siguiente: «El choque fue violentísimo; cada piedra era un baluarte, cada arroyuelo se convertía en un foso invadable... el ejército carlista hizo justicia a aquellos heroicos y sufridos soldados, y al verlos retirarse a posiciones más sólidas de defensa, diezmados por la metrala, paso a paso, volviendo la cara y haciendo fuego, prorrumpieron en entusiásticos vivas a aquel incomparable batallón de Infantería de Marina... a aquellos cazadores, a aquellos generales que, con las hojas de sus espadas rotas por las balas, ebrios de coraje, habían llegado casi a tapar con sus cuerpos las bocas de los cañones...».

Por estos hechos memorables, el Segundo Batallón del Primer Regimiento de Infantería de Marina es recompensado con la Cruz Laureada de San Fernando.

José Ramón Pérez Rivas.—Este soldado de Infantería de Marina, perteneciente a la Compañía de Guardia de Arsenales en Cartagena, acreditó sus sólidas virtudes militares en la madrugada del día 1 de noviembre de 1885. Se encontraba de servicio cubriendo un puesto de centinela en la entrada del Arsenal de Cartagena. Aún estaban recientes los disturbios cantonales y, de pronto, se vio atacado por un grupo de unos catorce o quince individuos, procedentes de los sublevados de un pontón, que trataban de apoderarse del arsenal. Estos facciosos trataron de desarmar al centinela, pero éste, haciendo honor a la letra y al espíritu de nuestras sabias ordenanzas, «defendió su puesto con fuego y cuchillo», aunque afortunadamente no perdió la vida, a pesar de recibir dos balazos en la cabeza, lo que no le impidió seguir luchando y gritando para llamar a sus compañeros de guardia. Los asaltantes, al ver fallida su acción sorpresiva, huyeron inmediatamente. La valentía y el profundo sentido del deber hicieron fracasar esta peligrosa intentona. Por todo ello, el soldado de Infantería de Marina don José Ramón Pérez Rivas fue recompensado con la Cruz Laureada de San Fernando.

Domingo Díaz Novalta.—Pertenece a la dotación de guarnición de la fragata *Numancia*. Este buque, en los últimos tiempos de su vida operativa, prestó sus servicios en calidad de guardacostas. Por aquellas fechas, verano de 1911, habían prendido ideas subversivas en los ánimos de parte de su dotación. En la madrugada del 2 de agosto de dicho año, estalló a bordo un conato de rebelión que pudo ser reprimido gracias a la lealtad de la guarnición y, muy en especial, merced a la actuación de Díaz Novalta, quien fiel al mando y con la ayuda de sus compañeros supo y pudo sofocar la rebelión en unas circunstancias llenas de peligro y alto riesgo. El buque navegaba en aquellos momentos a la altura de Tánger.

Este soldado destacó sobremanera en los actos de heroísmo que hicieron abortar la rebelión. El hecho fue considerado «como de guerra» y el soldado Domingo Díaz Novalta fue recompensado con la Cruz Laureada de San Fernando.

Félix Angosto, Virgilio Cabanellas, José Sevillano y Jaime Togores.—En la guerra de África, en 1859 se organizan, entre otras unidades, el Sexto Batallón de Infantería de Marina. El 11 de marzo de dicho año desembarca en la playa del río Martín, trasladándose a Tetuán. Una vez en campaña, estas fuerzas contribuyen a la toma de los montes de Samsa, socorre a las tropas españolas en peligro de ser envueltas por los moros, a los que derrota, apoderándose seguidamente del aduar de Saddina y las alturas que lo dominan. Después, formando parte de los Cazadores de África, entabla una encarnizada lucha que obliga al enemigo a huir hacia el fondo del valle de Uad-Ras.

Tras un año de continuas y feroces acciones contra el enemigo, al que siempre derrotó y puso en fuga, el Sexto Batallón regresa a la península. En atención a sus extraordinarios méritos, los tenientes don Félix Angosto, don Virgilio Cabanellas y los subtenientes don José Sevillano y don Jaime

Togores son recompensados, individualmente, con la Cruz Laureada de San Fernando.

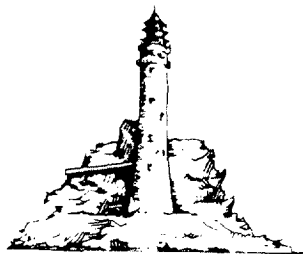
Juan Puyou Dávila.—Este capitán, al mando de una columna perteneciente al batallón de Isabel II, en la zona de Guantánamo (Cuba), se dirige a hostigar a unas fuerzas de insurrectos avistadas en el paraje denominado De Vegas Grandes, el 29 de marzo de 1880, y al estar en posición favorable, la ataca. Herido de gravedad, y al no poder conseguir su objetivo, se repliega a otra posición, estableciéndose en una altura próxima, sin agua y sin poder encender el fuego para los ranchos. Al amparo de la noche y con 38 bajas decide retirarse. Al amanecer hace frente a un fuerte ataque por fuerzas muy superiores en número, a las que rechaza. Recibe una segunda herida grave y logra enviar a un enlace al campamento de Río Seco pidiendo auxilio. Los refuerzos llegan horas más tarde y ponen en fuga a los atacantes. En resumen, a pesar de estar con dos heridas muy graves, no solamente contiene al enemigo, sino que continúa dirigiendo briosamente la defensa, animando a los suyos y rechazando las peticiones de capitulación que le formula el enemigo. El capitán de Infantería de Marina don Juan Puyou Dávila, en atención a sus extraordinarios méritos de valentía, es recompensado con la Cruz Laureada de San Fernando.

José Rama y Antonio Cancela.—Estos dos soldados de Infantería de Marina, encuadrados en una patrulla del Segundo Batallón del Segundo Regimiento, prestaban, junto con otros, un servicio de vigilancia en la línea férrea de Gibara a Holguín (Cuba) el 5 de junio de 1895. Fueron atacados por fuerzas insurrectas cifradas en unos 1.800 hombres. La patrulla, después de detenerlos durante algún tiempo, efectúa una brillante retirada, quedando en la extrema retaguardia los soldados Rama y Cancela, una pareja inmortal en los anales de la historia de la Infantería de Marina. Resisten fieramente y, una vez agotadas las municiones, caen haciendo frente al enemigo, acribillados por heridas de bala y de machete, pero gracias a esta resistencia hubo tiempo para que llegaran refuerzos y la posición a ellos confiada no cayó en manos del enemigo. Esta actuación heroica, rematada con la muerte ante el enemigo de los soldados don José Rama Varela y don Antonio Cancela Rodríguez, es recompensada con la concesión a cada uno de ellos de la Cruz Laureada de San Fernando.

Posteriormente, se levantó allí mismo un fuerte que fue bautizado con el nombre «Rama-Cancela», grabando una placa en la que se leía: «¡Viajero cristiano, detente y descúbrete! La tierra que pisas es sagrada. En nombre del Real Cuerpo de Infantería de Marina».

Manuel Lois García.—Cerramos este breve anecdotario con la heroica acción de este ejemplar soldado de Infantería de Marina. Los hechos ocurrieron en septiembre de 1937 a bordo del crucero *Baleares*, que había atacado, en aguas de Mediterráneo, a un convoy que navegaba fuertemente escoltado por dos cruceros y ocho destructores. Durante el combate, un proyectil alcanzó al

Baleares en una chimenea y un cascote impactó en un pañol de urgencia, con proyectiles iluminantes, de la artillería a/a de 12 cm. Debajo de estos iluminantes se encontraban otros de alto explosivo. Cae herido el comandante de la batería, quien ve cómo se hincha una caja de urgencia, lo que le hace suponer con fundamento que están ardiendo los iluminantes, y grita: «¡Un voluntario para abrir esa caja!». Se acerca el soldado Lois, telefonista del cañón 4 y, con frío valor y serenidad, echa mano a los cierres de la caja logrando abrir su tapa. Inmediatamente recibe en todo su cuerpo las llamas procedentes del interior de la caja, quedando totalmente envuelto en llamas de las que tratan de librarle sus compañeros quitándole la ropa, pero el bravo infante sigue ardiendo y con sus manos coge una de aquellas cargas al rojo vivo. Sus músculos, carbonizados, se niegan a obedecer a su voluntad. Cae al suelo, empujando el artefacto con su pecho hasta que logra arrojarlo al mar. Pocas horas después, este valiente expiraba en la enfermería del buque. Por este hecho de excepcional valor, el soldado de Infantería de Marina don Manuel Lois García es condecorado a título póstumo con la Cruz Laureada de San Fernando.



BIBLIOGRAFÍA

Los datos biográficos y algunos aspectos históricos han sido tomados de la excelente obra *Historia de la Infantería de Marina española*, de la que es autor el general de dicho Cuerpo don José E. Rivas Fabal. Otras obras consultadas: *Misión y origen de las tropas de Marina*, de Perfecto Valdés Pujadas, y *Estudios sobre la Infantería de Marina*, de Paulino Mas y Vitelli.

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.

LA INFANTERÍA DE MARINA Y LA DISUASIÓN

Gonzalo PARENTE RODRÍGUEZ



Profesor del Instituto Español de Estudios Estratégicos

*«Podrán quitarme los encantadores la ventura,
pero el esfuerzo y el ánimo es imposible.»*

(Don Quijote)

Consideraciones previas



ONVOCADO por la Comandancia General de la Infantería de Marina, acudo presuroso y entusiasta a desarrollar el tema asignado con la intención de aportar un grano de arena, con mi modesta pluma, a dar brillo y esplendor al Cuerpo de Infantería de Marina.

Para empezar, el tema requiere unas consideraciones previas, porque esta relación que une los dos términos —en el título—, con una conjunción copulativa muy simple (y), obliga a desarrollar con anterioridad ambos *conceptos* que deben ser analizados y explicados para finalmente presentar su relación.

De esta forma, pretendo sacar a la luz la importante aportación que el Cuerpo hace a la disuasión nacional e internacional.

Quisiera destacar la necesidad de concretar los hechos y las posibilidades. Es decir, ponernos en la realidad de lo que existe. No se trata de vivir de recuerdos históricos, ni de las tradiciones, que si son buenas y necesarias, unos y otras no sirven en el momento de afrontar la problemática de los conflictos políticos, nacionales o internacionales, con defensa nacional, común o colectiva, sin perder un ápice de vista la realidad de los hechos y las posibilidades. Por eso es necesario concretar —que no definir— los términos en que se quiere desenvolver este trabajo: el Cuerpo de Infantería de Marina española, tal como es y conviene a España, y la aportación que hace o se puede hacer a la disuasión nacional, regional o global.

Las consideraciones que expongo se entiende que son fruto de mi reflexión personal. Son ideas que afluyen a la pluma, extraídas desde lo más profundo del pensamiento, fruto de muchas vivencias, experiencias, ambiciones y frus-



La atención naval hacia su vertiente anfibia.

traciones, con el noble ideal de hacer avanzar al Cuerpo hacia la modernidad y el progreso. También la honrada ambición de que hablan las ordenanzas.

Si hay algo que permanece en los recuerdos profundos y sentimientos que produzcan la añoranza de un infante de Marina son los valores humanos del trato, el mando y la responsabilidad que se practica en el Cuerpo, especialmente en las unidades pequeñas, cuando se conoce a los infantes de Marina porque son pocos y se comparten ansias, riesgos y satisfacciones. Los «marines» dicen de ellos mismos que son *a few good men*. Con esto está todo dicho.

La tradición, en un Cuerpo de tropas, no lo es todo, ni sirve para vivir de ella, pero existe un hilo conductor que nos arrastra con todo el bagaje de la existencia de la Infantería de Marina, basada en la defensa de valores inmateriales, muchas veces incomprensidos, criticados o vituperados; los infantes de Marina han tratado de practicar virtudes de las que se habla poco: la lealtad, la obediencia y, sobre todo, la lucha por la supervivencia del Cuerpo. Pero sobre todo hoy se puede señalar una relativamente nueva tendencia en los individuos, es decir, los infantes de Marina, que se afanan personalmente en destacar en todos los campos de la actividad militar. Recuerdo que, en cierta ocasión, fuimos a visitar el Congreso de los Estados Unidos en Washington un grupo de extranjeros que hacíamos el curso de Mando y Estado Mayor de Quantico. Un senador nos explicó la organización del Congreso, las discusiones sobre asuntos de defensa, como los presupuestos, compras de material, etc.

El caso es que, al final, nos aclaró: «bueno, ustedes me ven así, pero yo soy un infante de Marina que desde aquí sirvo al Cuerpo de Marines». Los «marines» son un buen modelo. Pero, cuidado, su *status* orgánico no es el mismo. Por tanto, hay que tener conciencia de la realidad española para ser capaz de medir la potencialidad disuasiva de nuestra Infantería de Marina.

Este es el tema que nos ocupa: analizar el peso específico de la Infantería de Marina para deducir la disuasión que ejerce. Tal es el reto que afronto con el desarrollo del trabajo que presento en la REVISTA GENERAL DE MARINA.

Para ello me propongo estudiar la misión, analizar su organización, los medios de que dispone, la moral y su adiestramiento. Estos cinco factores miden la verdadera potencia del Cuerpo como instrumento de la disuasión (nacional) común o colectiva en el ámbito internacional.

No es tarea fácil la que me impongo. Pero vamos allá, con la ayuda de la Virgen del Carmen y san Juan Nepomuceno.

Queda por último decir que, por limitaciones de espacio, el tema lo voy a desarrollar en forma de síntesis; presentando solamente aquellos argumentos que soporten la validez de las conclusiones a que se quiera llegar, respecto de su valor disuasorio.

La disuasión como subproducto

Una de las dos estrategias que se ofrecen para la defensa de los intereses nacionales es la estrategia de la disuasión frente a la otra posibilidad que es la estrategia de la acción; si bien hay que señalar que ambas opciones no son alternativas, sino consecutivas. Es decir, se adopta la estrategia de la acción cuando falla la estrategia de la disuasión.

¿Qué es la disuasión?, ¿para qué sirve?, ¿cómo se obtiene? Estas preguntas pueden utilizarse para concretar suficientemente el objeto de nuestro tema.

La disuasión es un efecto que se quiere conseguir sobre un posible agresor para obligarle a renunciar a sus planes lesivos para los intereses propios. Kissinger dijo que «es un modo de administrar el potencial del adversario».

Si tuviésemos que aplicarle un lenguaje actual —el de la informática—, diríamos que la disuasión es un medio *soft*: un juego de inteligencia para obtener un subproducto, empleando unos medios apropiados de manera preventiva.

La estrategia de la disuasión utiliza la lógica de hacer que el contrario calcule que los beneficios (B) que pueda obtener con una agresión, lesiva a nuestros intereses, estén siempre por debajo de la suma que riesgos (R) y costes (C) puedan ofrecer. En una simple fórmula matemática $B < C + R$, sería la expresión de la disuasión ideal.

Esta estrategia requiere unos condicionantes propios imprescindibles, que podríamos resumir en otra fórmula:

$D = (V. P. + E. R.) C$; siendo D el valor de la disuasión; V. P., la voluntad política; E. R., la efectividad de represión y C, la credibilidad del mensaje que se envíe al posible objeto de la disuasión.

Por lo expresado hasta aquí podemos deducir que la disuasión es una estrategia puramente defensiva, no agresiva, aunque tiene que mantenerse entre límites controlados para que no se convierta en motivo de estímulo de fricción internacional.

Vemos, pues, que, en la segunda fórmula, de los tres factores de la disuasión, dos de ellos afectan al nivel militar (efectividad y credibilidad) y uno al nivel político (voluntad). Ya tenemos así dos cualidades que se le exigen a la fuerza militar para que pueda considerarse que tiene capacidad de disuasión.

Hasta aquí hemos tratado la disuasión como concepto genérico. Pero esto no significa nada tangible. Se requiere concretar más.

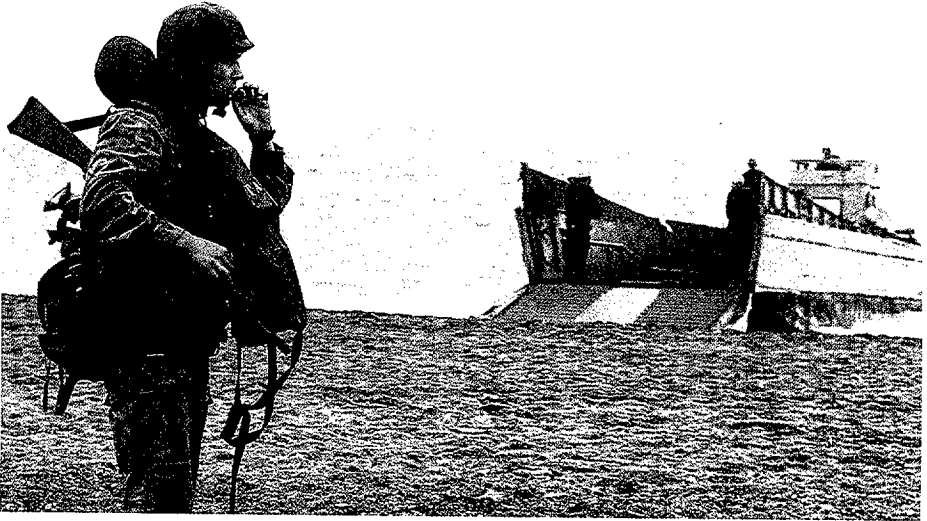
La disuasión, que fue puesta en boga como estrategia para la utilización del arma nuclear, la disuasión nuclear como arma política, ha extendido su campo al empleo de las fuerzas convencionales. De hecho, en la doctrina anfibia, una de las operaciones de desembarco consiste en la llamada «Demostración Anfibia», en la cual se realizan todos los preparativos para un asalto anfibio, incluyendo el movimiento buque-costa, que luego no se materializa en la ocupación de la cabeza de playa. Esto es disuasión marítima, porque utiliza la mar —en toda su amplitud— para obligar al enemigo a tener fuerzas importantes de la defensa de su costa hostil. Si consideramos la posibilidad de que una Fuerza Anfibia Operativa (FAO) pueda amenazar con su desembarco «desde el horizonte» (OTH) (1) con un arco de amenaza de unas 100 millas de la costa enemiga, veremos que esta maniobra disuasoria, aunque no sea más que la existencia de una fuerza anfibia capaz de realizarla, constituye un verdadero instrumento de la disuasión para ser utilizado en caso necesario.

La Infantería de Marina, como parte importante de la Armada, promueve, anima e impulsa la atención naval hacia su vertiente anfibia que, por ser de carácter complejo, ya que para su realización requiere el empleo de todo el amplio vector de la Fuerza Naval que va desde los submarinos hasta los portaaviones, pasando por los cazaminas y los buques de superficie, necesita de un catalizador especial que es el Cuerpo de Infantería de Marina.

El Cuerpo de Infantería de Marina española

Prescindiendo de los fundamentos orgánicos que incrustan al Cuerpo en la Armada española como una parte de su Fuerza, definida como una fuerza especial de la Armada, dejando a un lado la larga tradición histórica de un

(1) OTH: corresponde al inglés *over the horizon*.



Profesionalidad.

cuerpo armado que goza del privilegio de proclamarse como la Infantería de Marina más antigua del mundo, porque éstos y otros argumentos tienen poco valor para la tarea de medir su peso específico, válido para ejercer la disuasión, nos centraremos en la valoración de los conceptos básicos del valor militar de una fuerza, ya mencionados: el personal, el material, la moral, el adiestramiento y la organización, elementos esenciales para el cumplimiento de su misión.

Acudiendo a la esencia de la organización militar, que podemos encontrar en las Reales Ordenanzas de la Armada, en su artículo 10, dice: «La Infantería de Marina es una Fuerza Especial de la Armada que, constituyendo Cuerpo, tendrá por misión llevar a cabo acciones en la costa iniciadas en la mar. Participará en la defensa y seguridad de las Zonas Marítimas». Pero no se comprendería en todo su alcance el artículo 10 sin referirse al artículo 1 que dice: «La Armada, dentro de sus misiones generales establecidas para las FAS en la Constitución, tendrá la de alcanzar, tanto en paz como en guerra, mediante la *disuasión* o el empleo de la fuerza, los objetivos marítimos de la defensa nacional.

Está claro, pues, que la Infantería de Marina tiene encomendada —específicamente— la capacidad anfibia casi con exclusividad; y digo casi porque las reales órdenes no olvidan la defensa y seguridad en las zonas marítimas. Es decir, que la misión anfibia, por ordenanza, le corresponde en su conjunto

como cuerpo armado que es, instrumento que la defensa nacional puede utilizar como parte de la estrategia de disuasión marítima.

Pasemos, pues, a hacer una valoración global de la Infantería de Marina a efectos de su capacidad disuasoria como instrumento anfibia o de la estrategia marítima. La pregunta que tendríamos que hacernos es: «¿Está capacitada para cumplir su misión anfibia...?». Para responder adecuadamente nos centraremos en una valoración global de los factores ya mencionados: el personal, el material, la moral, el adiestramiento y la organización:

1. *Los infantes de Marina.*—Agrupados en un único cuerpo que comprende a oficiales, suboficiales y tropa, los infantes de Marina alcanzan la cifra aproximada de 7.000 (50 por 100 profesionales). Todos ellos calificados con un abanico de cursos propios de su profesión, con diplomas, como Estado Mayor; especialistas, como artillería o comunicaciones; aptitudes, como buceador de combate o piloto de helicópteros. Son en total 30 cursos a los que puede optar un infante de Marina en su trayectoria de formación profesional, refiriéndonos solamente a los oficiales, mientras que los suboficiales y personal de tropa tienen los cursos equivalentes a su propio nivel de empleo y mando.

Valoración global: «Llama la atención cómo una organización armada ha alcanzado un grado de profesionalidad de tan alta calidad».

2. *La moral.*—Este delicado factor requeriría la realización de encuestas que medirían adecuadamente lo que se conoce como valor moral, que no es otro sino el conjunto del estado anímico de los infantes de Marina. En tal sentido, como infante de Marina que soy, puedo afirmar que el Cuerpo está en línea con los compañeros de la Armada y de otros ejércitos, con sus mismas ambiciones —honrada ambición— y frustraciones propias de las carreras de escalafón y ascensos basados en la selección.

Valoración global: El Cuerpo de Infantería de Marina se ha caracterizado tradicionalmente por contar entre sus mandos con un gran espíritu de cuerpo y de cultivar valores humanos como la lealtad y la generosidad en el sacrificio del deber. Actualmente, la intensificación de la profesionalidad y proyección de carrera de los mandos, tanto inferiores (tropa) como intermedios (suboficiales) o superiores (oficiales), puede haber dado un sentido más práctico y menos idealista a los infantes de Marina.

3. *El material.*—La Infantería de Marina requiere dos características para su dotación: la primera es la eficacia y la segunda es la tradición. Compaginar estas dos cualidades —casi— antagónicas supone disponer de los medios idóneos para cumplir su misión principal —la anfibia—, pero también la de atender a la presentación individual y colectiva de los infantes de Marina más antiguos del mundo.

Respecto a la primera condición —la anfibia—, el CIME dispone de materiales que deben cubrir las siguientes áreas funcionales: movilidad estratégica

y táctica; C3I, combate; apoyo de combate y apoyo logístico. Digamos unos rasgos de cada una de ellas.

La movilidad estratégica es una condición inherente de la necesidad de intervención en situaciones de crisis, en las que predomina la rapidez y autonomía. Depende totalmente de la fuerza naval, pero su movilidad táctica es propia de la fuerza de desembarco, lo que le lleva a utilizar medios navales del movimiento buque-costa y sus medios anfibios o aéreos. La cuestión es aprovechar el factor sorpresa y potencia de choque para construir en tierra —partiendo de cero— un potencial firme y creciente hasta establecer una cabeza de playa apropiada.

El C3I requiere la capacidad de controlar una operación de asalto anfibio en todas sus fases, a flote o en tierra, con plena capacidad para poder decidir con flexibilidad y autonomía, dependiendo de cómo evolucione la situación.

El combate de los infantes de Marina se realiza en la costa hostil, con su espalda apoyada en la mar, por donde se alimenta y recibe los apoyos. En este ambiente, el combate de las fuerzas de desembarco es extremadamente duro e implica grandes consumos y desgastes. Las unidades básicas son los batallones de desembarco que maniobran con tres o cuatro compañías de fusiles.

El apoyo de combate de la fuerza de desembarco tiene un amplio abanico de necesidades. Respecto al apoyo de fuego, requiere la coordinación de la



El material (carros ligeros *Scorpion*).

artillería naval, la propia de desembarco y el apoyo aéreo. Ya se comprende que la debilidad de la Infantería de desembarco tiene que ser compensada con un denso apoyo de fuego artillero. Por otro lado, tanto la defensa antiaérea como la defensa contracarro implican, además de la cobertura, también los sistemas de protección en ambos sentidos.

Finalmente, el apoyo logístico es una función imprescindible de la fuerza de desembarco, que absorbe cuantiosos recursos y medios para asegurar la supervivencia y el combate en circunstancias tan inestables y complejas como son las que se producen en una playa de desembarco en condiciones meteorológicas adversas.

Por lo esbozado en este apartado de material, la Infantería de Marina requiere el empleo de medios que faciliten la resolución del combate anfibia, de situación compleja y parámetros variables, que van desde los medios de defensa antiaérea de baja cota hasta vehículos anfibios o helicópteros. Las necesidades de las fuerzas anfibias son múltiples en todos los campos de combate moderno, que se caracterizan por la capacidad de intervención (información, movilidad y potencia de choque).

Valoración global: La Infantería de Marina está dotada con medios que le permiten cumplir su misión anfibia. Pero necesita mejorar sus condiciones de movilidad táctica con helicópteros y vehículos de colchón de aire y la capacidad de información con la renovación del sistema de comunicaciones y guerra electrónica; respecto a su capacidad de choque, con nuevos carros M-60 y vehículos anfibios acorazados, y con la perfecta coordinación de fuegos de apoyo, aéreo, naval y de desembarco, podemos asegurar que tendrá la capacidad anfibia que requiere la estrategia marítima de España.

4. *La organización.*—La Infantería de Marina dispone del *status* orgánico de Cuerpo de Tropas, peculiar caso de la Armada, en el cual todos, de general a recluta, están incluidos en una organización-institución única. Forman un cuerpo de carácter «especial», de los que integran la Armada.

Su organización facilita la mentalidad especial anfibia de los infantes de Marina, que responden en sus distintos niveles a las órdenes de las autoridades navales jurisdiccionales.

De esta forma, el Cuerpo está unido orgánicamente bajo el mando de su comandante general, responsable de su preparación, organización y despliegue ante el AJEMA. Pero sus unidades están capacitadas para formar organizaciones operativas e integrarse en *Task Forces* para la realización de misiones concretas. Esta disfuncionalidad, que es la dependencia múltiple de las unidades de Infantería de Marina, exige un gran esfuerzo de respuesta y subordinación de los infantes de Marina.

5. *El adiestramiento.*—Los infantes de Marina siempre se están adiestrando. Pudiera parecer exagerado, pero tienen su tiempo dividido en fases de



Adiestramiento.

adiestramiento progresivo, que va desde el individual hasta el colectivo, de unidad, conjunto y combinado. Integrado en el Plan de Actividad de la Fuerza (PAF), de carácter semestral, que contempla el adiestramiento de la Armada, la Infantería de Marina organiza la preparación de sus infantes en su instrucción militar hasta las actividades de carácter multinacional, en ambiente OTAN o UEO; siempre han demostrado estar en línea de su preparación anfibia, tanto sea con los *marines* del USMC, los *Royal marines* o los *Netherland marines* o cualquier otro, como sucede en los ejercicios *Dragon Hammer* cada año.

La disuasión anfibia española

La Infantería de Marina cumple, efectivamente, dentro de sus medios y posibilidades, con la misión de mantener la capacidad operativa de la fuerza anfibia española. Constituye un instrumento válido para proporcionar disuasión en el ámbito marítimo, al igual que está preparada para —si la disuasión fallase— pasar a la acción como instrumento militar específicamente organizado y dotado para la guerra anfibia.

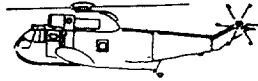
La disuasión anfibia española es un vector de la disuasión convencional marítima de España, que tiene un peso suficiente y necesario como para ase-

G. PARENTE RODRÍGUEZ

gurar los objetivos de la defensa nacional: soberanía, cooperación regional y apoyo a las Naciones Unidas.

En la medida de las posibilidades del Cuerpo de Infantería de Marina, creemos que la disuasión anfibia española se consigue de una forma inherente, gracias al trabajo, esfuerzo y ánimo de los infantes de Marina que, junto a los marinos de la Fuerza Naval, hacen posible esta realidad.

(Fotos: Pepe Díaz, cortesía de RED.)



LAS OPERACIONES MARÍTIMAS Y LA FUERZA DE INFANTERÍA DE MARINA

J. Enrique FOJÓN LAGOA



«En situaciones de crisis empleamos algo del Army, Air Force y Navy, y todos los marines a los que podamos echar el guante.»

Fred Frostic, RAND Corp.

La estrategia



RATAR sobre estrategia y operaciones es siempre apasionante. Se efectúa en un ámbito de contornos lo suficientemente difusos como para permitir la especulación. Estrategia y operaciones están unidas, al ser ésta instrumento de aquélla para la configuración de una situación favorable a los intereses propios mediante el empleo de la acción militar. Conviene, por tanto, iluminar los contornos de estas ideas mediante la delimitación de algunos

conceptos.

Durante la guerra fría, la claridad de los antagonismos permitía una mayor «contundencia» en la expresión de los conceptos. «El empleo de las Fuerzas Armadas nacionales para asegurar por la fuerza objetivos nacionales definidos por la autoridad política» (1) podía servir como una autorizada definición de estrategia.

En la actualidad, la no exclusividad y claridad de los antagonismos, la incertidumbre en cuanto a las motivaciones y la imprecisión en la localización de los conflictos han provocado que, en términos estratégicos, la Alianza califique de *multi-faceted* y *multi-dimensional* los desafíos a su seguridad. Ante esta realidad, los conceptos deben adaptarse a las circunstancias; así, deben reflejarse y actuar en consecuencia.

(1) *Military Effectiveness*. Millet and Murray, 1988.

Es necesario disponer de una noción de estrategia más amplia de la que hasta ahora se viene empleando, que se adapte a los factores que conforman la situación y sirva de referencia para las operaciones. Este aspecto ya ha sido abordado en diferentes foros y presentado en su aspecto dinámico como un proceso en contraposición al estático concepto tradicional. Podemos enunciar lo que tendremos que entender por estrategia como «un proceso, una adaptación constante a condiciones y circunstancias cambiantes en un mundo dominado por el azar, la incertidumbre y la ambigüedad» (2). Entre los factores de ese proceso estarán la geografía, la experiencia histórica, la naturaleza de los regímenes (religión, economía y cultura), los factores económicos y la organización del gobierno e instituciones militares.

Parece lógico que en este proceso dinámico, por evolutivo, las operaciones soporten un grado de adaptación paralelo.

La estrategia de la guerra fría conducía, por escalada, a la guerra total, al empleo del principio de masa en su sentido más lato, a la movilización y aplicación total de los recursos en un corto espacio de tiempo, consecución de fines políticos mediante el empleo de la fuerza en un mundo bipolar. El único fin de las operaciones era la destrucción total de las fuerzas enemigas y de los instrumentos de mando y producción, apoyándose en las armas de destrucción masiva. La consecuencia fue la inacción. El resultado del empleo de la fuerza sólo aseguraba la mutua destrucción y, por tanto, invalidaba su empleo. ¿Apoyaban las operaciones a la estrategia?

El fin de la época acabó con la bipolaridad e inició la estrategia como «proceso». Se desencadenaron las operaciones. Aparecieron problemas para los que podía activarse un marco de «conflicto», con límites en el espacio y en los recursos: Panamá, la guerra del Golfo, Somalia, la antigua Yugoslavia, Haití, Ruanda, Chechenia..., operaciones.

La «situación cambiante» y multipolar tiene como resultado la crisis. Hay que controlar la situación gestionando la crisis. Para ello debe disponerse de una amplia gama de medidas, desde la pura acción diplomática al empleo de fuerzas militares. Son necesarias operaciones capaces de adaptarse a una situación cambiante. Pero, ¿qué debemos entender por una situación cambiante? Tenemos que tomar como referencia una situación estratégica general, no la modificación de la situación interna de un teatro o zona de operaciones, que produce la dinámica de las acciones. Como ejemplo de situación cambiante puede valer el ejemplo del Mediterráneo, crisis «enlatadas» diferentes, «distintas» en el espacio y en la intensidad: Yugoslavia, Argelia y Oriente Medio. La guerra limitada sería el resultado lógico de la crisis no controlada.

España, como miembro de la Alianza y de la UEO, es actora de la estrategia de ambas organizaciones, de las que muchos de sus postulados son trasladables a un ámbito de actuación puramente nacional.

(2) *The Making of Strategy: Rulers, States and War*. Williamson Murray y otros, 1994.

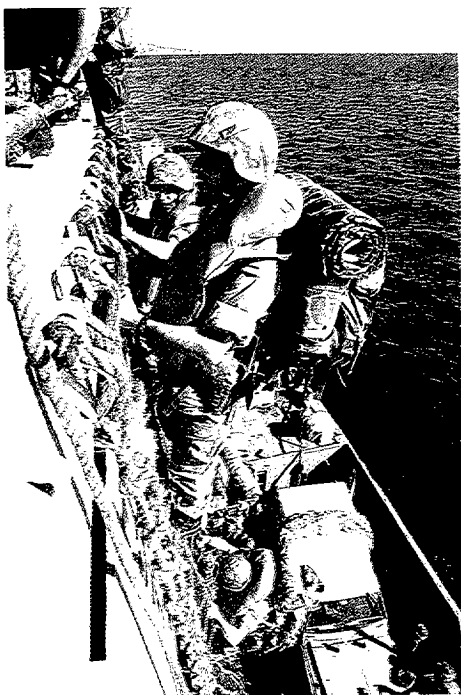
Las operaciones y la Fuerza Naval

Las características de las fuerzas navales, movilidad, flexibilidad y continuidad de presencia, las hacen idóneas para cualquier tipo de conflicto. En el actual contexto estratégico son un instrumento militar adecuado para situaciones de crisis. Esta renovada «importancia» de las fuerzas navales no implica modificación de su naturaleza, supone, simplemente, la articulación exhaustiva del empleo de sus capacidades.

La frontera entre paz y crisis es incierta, el paso de una situación a otra se realizará sin solución de continuidad y las operaciones comenzarán como una prolongación de las actividades de paz. Se necesitan fuerzas con un alto grado de disponibilidad y capaces de llevar a cabo diversos y variados cometidos. Esta característica es la que informa el concepto OTAN de *reaction forces*.

En una situación de crisis, en esencia cambiante, es donde el empleo del poder naval, en sus diversas formas, tiene un marcado carácter instrumental respecto a la evolución política de la situación. Es en este aspecto donde la flexibilidad adquiere su dimensión más relevante: la gradación de la aplicación de la fuerza y la capacidad del «traslado» espacial de su aplicación: la maniobra. Por ello, la situación de crisis es el ámbito más probable de actuación de la Flota, tanto en el marco multinacional como en el nacional.

El escenario geográfico donde se desarrollen las operaciones es un factor importante. El carácter global de la estrategia y la pertenencia a organizaciones internacionales de defensa, o a coaliciones, ha llevado a la Armada a operar en lugares tan distantes de España como el golfo Pérsico o algunos más próximos, como el Adriático. No obstante, es el Mediterráneo, con sus conflictos reales y riesgos potenciales, el teatro que adquiere más protagonismo en la estrategia de la Alianza (3) y, además, coincide con una zona fundamental para los intereses nacionales. Este teatro, entre otras circunstancias, se caracteriza por la gran cantidad de población y de centros industriales asentados en la costa. El estrecho de Gibraltar, elemento estratégico de primer orden, con-



(3) *MNCs Concept of Maritime Operations (CONMAROPS)*.

fiere a España un protagonismo natural en el Mediterráneo que, en el orden operacional, se traslada a la Armada.

Los cometidos que pueden asignársele a la Armada durante la gestión de una crisis irán desde la pura *presencia* a la *proyección del poder naval*, pasando por la *vigilancia*, *evacuación*, *mantenimiento de la paz*, *cuarentena*, *embargo*, *aplicación de sanciones*, *bloqueo*, *control del mar*, *protección de las líneas de comunicación marítimas* (SLOCs) (4). Para ello, es necesario contar con los medios necesarios en buques, de superficie y submarinos, medios aéreos y fuerzas de Infantería de Marina.



Un probable escenario geográfico, como área de crisis, y los cometidos a desempeñar enmarcan el ámbito más probable de las operaciones en las que participará la Armada en el presente y en un futuro previsible. El concepto de *reaction force* es la característica de nuestra Fuerza Naval, y así ha quedado patente en varias ocasiones durante los últimos años. ¿Qué representa todo ello para la Fuerza de Infantería de Marina?

(4) *El Mediterráneo, objetivo preferente de la OTAN*, William Perry, secretario de Defensa USA. ABC, 26 feb. 95.

La Fuerza de Infantería de Marina como parte de la Fuerza Naval

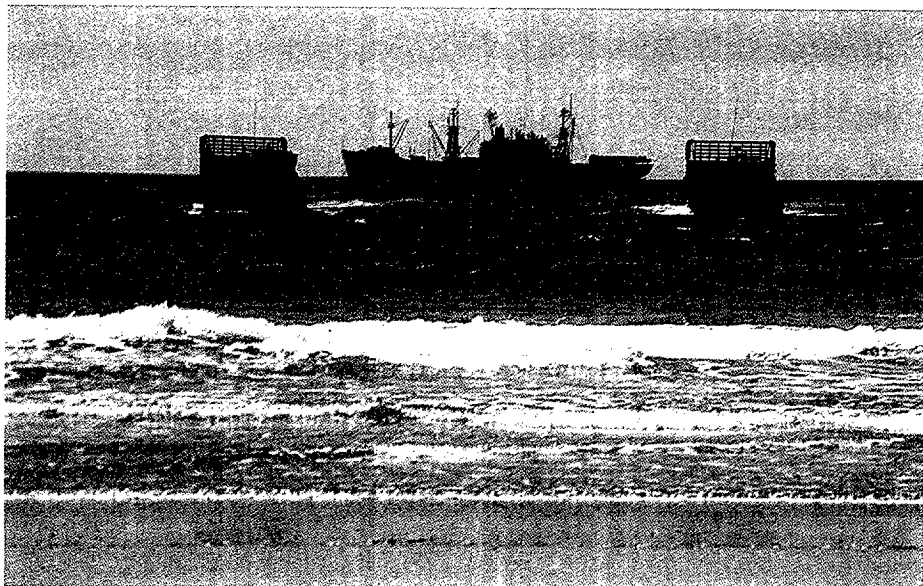
Los últimos años han sido testigos, junto al auge del empleo de las Fuerzas Navales, de un revalorización de Fuerzas Anfibia y, por consiguiente, de las Infanterías de Marina. Las causas para ello son fácilmente deducibles. Las Fuerzas de Infantería de Marina son Fuerza Naval, gozan de sus características y, como tal, son *reaction forces*, idóneas para situaciones de crisis y, además, son baratas.

España no es ajena a la tendencia; la construcción del LPD representa un importante hito para nuestra Fuerza Anfibia, no sólo por el hecho de aportar nuevas unidades, sino por ser un avance cualitativo en dos aspectos: se asume el concepto de buque anfibia como «plataforma de asalto», superando el de «buque de transporte» y se incorpora la industria nacional a la constitución de la capacidad anfibia. Una moderna Fuerza Anfibia representa una importante contribución de la Armada a la defensa nacional por su versatilidad y alta relación eficacia-coste, siendo un valioso instrumento de la política exterior.

Como consecuencia de la formulación de su estrategia, países de la Alianza, como el Reino Unido, Holanda e Italia, potencian sus fuerzas anfibia mediante la puesta en práctica de programas de construcción de buques anfibia y potenciación de sus Fuerzas de Infantería de Marina. La Alianza, como organización militar, no es ajena a esta tendencia y está iniciando la puesta en práctica del concepto de *Fuerza Anfibia Combinada del Mediterráneo* (CAF-MED), a la vez que se producen iniciativas para activar fuerzas con capacidad anfibia en el Atlántico.

De los cometidos para operaciones en situaciones de crisis reseñados anteriormente, prácticamente en todos ellos participan Fuerzas de Infantería de Marina, no únicamente como componentes de una fuerza anfibia cuya disuasoria *presencia* pueda «desescalar» la situación o para operaciones anfibia como modalidad de *proyección del poder naval*, sino como destacamentos de visita y registro en acciones de *cuarentena*, *embargo*, *bloqueo*, *aplicación de sanciones*, o para abordaje de buques en cometidos de *control del mar*, como equipos de reconocimiento anfibia para *obtención de información*, como unidades para misiones de ayuda humanitaria o de *peacekeeping* o fuerza para operaciones de *evacuación* de no-combatientes (NEO), y como destacamentos para defensa de fondeaderos y puertos contra sabotajes o fuerza para ocupación de zonas de litoral en cometidos de *protección de líneas de comunicación marítimas* (SLOCs).

Todo lo anterior demanda de la Fuerza de Infantería de Marina el grado de disponibilidad y las capacidades tácticas necesarias de una *reaction force*. Para ello, el Cuerpo de Infantería de Marina debe afrontar un proceso de adaptación a las nuevas realidades que posibilite una fuerza capaz de proporcionar a la Flota las capacidades necesarias. Ese proceso debe ser integral, desde lo orgánico a lo operativo.

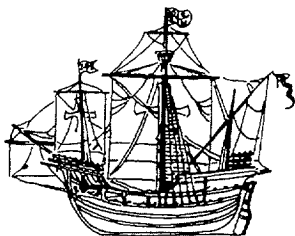


La disponibilidad debe entenderse en varias direcciones: en la aptitud para el rápido empleo de las unidades, en la capacidad para integrarse en formaciones multinacionales y en la posibilidad de mantenerla en permanencia.

Las capacidades tácticas deben cubrir el amplio espectro de funciones propio de la amplitud de cometidos a los que habría que hacer frente en la situación en que vivimos. Cualquier planteamiento debe tener presente que el desarrollo de estas capacidades se inicia desde los buques mediante el empleo de los medios para el movimiento buque-costa y continúa en tierra por la maniobra.

El reto de futuro es lo suficientemente ilusionante como para dedicar imaginación, anhelos y esfuerzos en esta importante coyuntura, cuando la Infantería de Marina encara el siglo XXI.

(Fotos: Pepe Díaz y Jorge Mata, cortesía de RED.)



LA GUERRA ANFIBIA Y LA FUERZA DE DESEMBARCO DE LA FLOTA

José Enrique VIQUEIRA MUÑOZ



«La influencia de la potencia marítima en las grandes crisis del mundo es función de la fuerza aeroterrestre que pueda desplegar.»

(Castex)

La guerra anfibia



NTENDEMOS por guerra anfibia aquella que se desarrolla entre el mar y la tierra, o mejor, desde el mar contra la tierra. A lo largo de la Historia formó parte de la estrategia de los países cuyo poder naval les permitía adquirir un relativo dominio del mar contra las potencias continentales.

En la lucha secular entre el mar y el continente, el imperialismo continental se manifiesta en la simple conquista de las tierras cercanas, mientras el imperialismo marítimo adopta la forma de expansión comercial que supone una organización económica y social mucho más perfeccionada y, por tanto, el uso de la fuerza de su potencia marítima y, por ende, de su proyección anfibia, tiene por objetivo final no la conquista de territorio enemigo, sino el mantenimiento de tal organización, bien mediante la disuasión, la diversión o la ocupación temporal para evitar que la potencia continental se expanda.

La primera muestra que la Historia nos ofrece como claro ejemplo de aplicación de la estrategia anfibia es la batalla de Maratón que ocurrió durante la primera guerra Médica.

La batalla fue consecuencia de una expedición persa de castigo contra Eretria y Atenas como represalia por el apoyo brindado por éstas a los griegos de Asia Menor. Creemos que no se debe dar a esta batalla el valor trascendente que se le da en la cultura griega como hecho salvador de Europa, pero sí nos sirve como ejemplo evidente de una maniobra de aproximación indirecta llevada a cabo mediante una acción anfibia.

Los persas, en lugar de atacar directamente Atenas, desembarcaron en Maratón, a unos 40 km de la ciudad griega, con objeto de atraer al ejército ateniense, facilitar la actuación del partido conservador para hacerse con el poder y volverse más tarde sobre Atenas.

El cebo tuvo éxito, y cuando los griegos hubieron salido de la ciudad, la fuerza de desembarco persa comenzó su reembarque bajo la protección de una fuerza de seguridad, con el fin de dirigirse hacia Phalerum y atacar a la desprotegida Atenas. Pero el éxito se tornó en fracaso ante la rápida y flexible acción de los griegos, dirigidos por Milcíades, que tras derrotar a las fuerzas de seguridad persas regresaron a Atenas, a la que los persas desistieron de atacar, no dispuestos a pagar un precio demasiado elevado por lo que habían planeado como una mera operación de castigo.

No obstante el fracaso, quedó para la Historia el primer relato de una maniobra indirecta basada en la flexibilidad anfibia de una fuerza naval.

Desde entonces hasta las Malvinas, pasando por las acciones de las guerras púnicas, el desembarco en las Terceras o las conocidas operaciones anfibas del Pacífico durante la segunda guerra mundial, la flexibilidad anfibia ha sido factor determinante de la estrategia marítima.

A lo largo de los siglos se ha observado lo que Liddell Hart enuncia como principio: «La flexibilidad anfibia es el elemento estratégico por excelencia y la mayor ventaja estratégica con que cuenta una potencia marítima».

La *flexibilidad anfibia* es producto de la movilidad estratégica, de la autonomía logística y de la posible selectividad en el empleo de la fuerza.

La *movilidad estratégica* permite a la Fuerza de Desembarco, encargada de la culminación de la operación anfibia, apoyada y transportada por una fuerza naval, desplegarse, dispersarse o concentrarse, atacar en el momento oportuno y en el lugar elegido del despliegue enemigo y alcanzar la sorpresa táctica y estratégica o amenazar este despliegue a lo largo de cientos o miles de kilómetros, de tal forma que se obligue al adversario a una considerable dispersión de medios a lo largo de la costa, provocando una distracción de fuerzas y una dislocación de efectos totalmente desproporcionados a la fuerza propia empleada.

La *autonomía logística* faculta a la fuerza anfibia para mantener esta amenaza durante un tiempo prácticamente ilimitado y, del mismo modo, permitirá a la Fuerza de Desembarco no subordinar su acción a la logística al no tener que depender de las vías terrestres.

La *selectividad* en su empleo proporciona a una fuerza anfibia la posibilidad, no sólo de adoptar la estructura, la entidad y la potencia que se requiera para una determinada situación, sino también la de elegir la modalidad de actuación, pudiendo aproximarse a una zona, desplegar, retirarse, sin necesidad de mostrarse beligerante, ni siguiera hostil, y sin quebrantar la soberanía nacional de país alguno. Si es preciso, puede hacer acto de presencia en una zona y actuar sin el apoyo de un país anfitrión, lo que la hace particularmente

válida para el control de situaciones de crisis por su capacidad de disuasión, fiabilidad, flexibilidad, capacidad logística y relativa economía.

Pero además la provee de una capacidad de réplica instantánea contra cualquier agresión o la posibilidad de intervenir de forma rápida antes de que ésta se produzca. La réplica puede estar ligada a una acción anterior de disuasión u originarse sin que ésta se haya producido.

Una fuerza anfibia está capacitada para realizar en tierra acciones conducentes a:

- Apoyar un flanco del despliegue propio.
- Abrir un nuevo frente o atraer o distraer fuerzas.
- Infligir pérdidas o daños.
- Obtener información.
- Capturar prisioneros o material.
- Rescate o evacuación de personal civil (NEO).
- Conquistar un objetivo que pueda utilizarse como base negociable.
- Impedir al enemigo el uso de una zona o instalación.
- Conquistar una cabeza de playa para futuras operaciones.

Situación estratégica actual

En los últimos años, la descomposición de la gran potencia continental soviética, precisamente cuando estaba alcanzando un gran potencial marítimo, ha provocado que la estrategia mundial cambie considerablemente.

Por una parte, las grandes potencias marítimas trasladan su esfuerzo desde los océanos hacia los litorales, haciendo de la proyección del poder naval sobre la tierra un objetivo prioritario. Un claro exponente de este cambio es el documento *Power from the sea. A new direction for the Naval Services*, publicado por el Departamento de Marina de los Estados Unidos en septiembre de 1992.

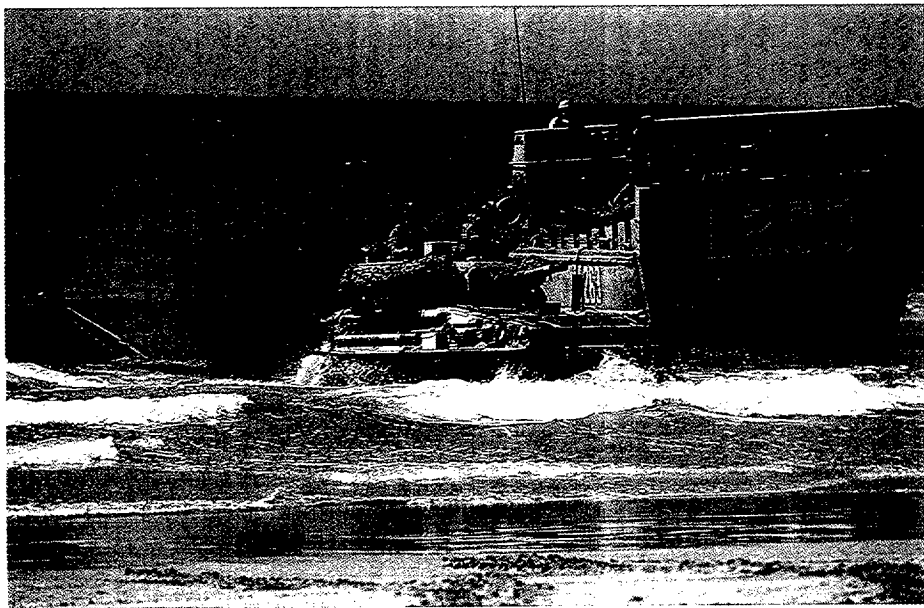
Por otro lado, la OTAN se asoma decididamente al Mediterráneo, convirtiéndose en frente lo que hasta ahora



había sido sólo un flanco, y tras la Conferencia de Londres de 1990 hace público en 1991 un nuevo «Concepto estratégico» en el que ante nuevos riesgos o amenazas esboza las nuevas necesidades de fuerza y aparece la idea de globalidad en cuanto a la identificación espacial de sus intereses.

Entre las características que para estas fuerzas exige el nuevo «Concepto estratégico», destacamos:

- Capacidad de participar en una maniobra de control de crisis y dar una eficaz y rápida respuesta a una agresión.
- Flexibilidad y movilidad.
- Estructura integrada de fuerzas multinacionales.
- Que estén constituidas por elementos de acción rápida terrestres, navales y aéreos.
- Y permanentemente alistadas para hacer frente a lo imprevisible.



Carro ligero *Scorpion*.

Quizá otras fuerzas puedan reunir algunas de estas características, pero, indudablemente, son las anfibias las que mejor se adaptan a todas estas exigencias operativas.

Así lo entiende la Alianza Atlántica y en el desarrollo de su concepto estratégico se decide la creación de fuerzas marítimas de reacción rápida con componente anfibio. Los estudios posteriores llevan a la constitución de una fuerza

anfibia multinacional, la CAFMED (*Combined Amphibious Force Mediterranean*), cuya componente fuerza de desembarco oscilará entre una brigada, en el caso de un ATG (*Amphibious Task Group*), y una división o más en el de ATF (*Amphibious Task Force*).

Se culminan así muchos años de experimentación en ejercicios anfibios combinados en el Mediterráneo, en los que han participado regularmente fuerzas anfibias españolas.

La Fuerza de Desembarco

La Fuerza de Desembarco es la encargada de materializar todas las acciones antes señaladas y, por tanto, ha de tener la suficiente potencia y entidad para constituir una disuasión creíble y la necesaria capacidad para poder cumplir mediante el combate en tierra la misión asignada a la Fuerza Anfibia Operativa.

Una fuerza de desembarco, hoy, debe reunir las siguientes características:

- Ser altamente móvil mediante el empleo de gran profusión de helicópteros y vehículos anfibios que permitan un rápido movimiento buque-costa y una penetración, en su caso, rápida y profunda.
- Estar dotada del poder de ruptura suficiente para conseguir el efecto de choque cuando sea necesario.
- Contar con artillería de campaña que proporcione a las unidades de maniobra el apoyo rápido, potente y preciso que éstas requieren, y que posea, a la vez, el alcance necesario para conseguir la superioridad de fuegos. Deberá tener además la movilidad y protección suficiente para contrarrestar las acciones de los modernos medios de localización.
- Estar dotada de una eficaz defensa contra-carro mediante la integración de los distintos sistemas de misiles.
- Disponer de medios para la determinación automática de situación de unidades, así como para la búsqueda y adquisición de blancos.
- Contar con una cobertura antiaérea que atienda preferentemente a la defensa de las tropas y que esté integrada en la defensa global de la FAO (Fuerza Anfibia Operativa).
- Estar apoyada por el fuego naval de las características adecuadas que cuente con observación terrestre y aérea.
- Contar con el apoyo aéreo realizado por aviación basada en portaaviones, con especial atención al apoyo aéreo próximo (CAS) en beneficio de las unidades empeñadas.
- Estar provista de un sistema de comunicaciones automatizado y homogéneo que satisfaga plenamente las necesidades del mando, complementado por sistemas electrónicos que cubran las exigencias de la guerra moderna.



Desembarco de Infantería de Marina.

Pero el elemento esencial de la Fuerza de Desembarco es su Infantería, constituida por batallones de desembarco y compañías de fusiles, que debe estar extraordinariamente dotada de armas y medios y con tal preparación y adiestramiento que la haga capaz de afrontar con éxito el duro y especializado combate a que está destinada.

El adiestramiento del infante es el más complejo por la gran diversidad de misiones que tiene que afrontar, la variedad de armas que tiene que conocer y manejar, además de actuar también como sensor y antena de armas mucho más potentes que la suya.

Esta preparación no se improvisa y, si se quiere actuar con la rapidez y eficacia necesarias para aprovechar las ventajas que lleva consigo el empleo de una fuerza anfibia, ha de partirse de un permanente alistamiento.

Para ello, estas unidades tendrán que contar con unos cuadros de mandos cuyo rasgo principal sea el ejercicio del liderazgo, factor esencial para lograr el adecuado grado de moral y cohesión que las convierta en unidades de elite.

Entidad de la Fuerza de Desembarco

En condiciones normales debe ser la ocupación y defensa de una cabeza de playa, es decir, el «asalto anfibio» (la más completa de las operaciones que doctrinalmente le corresponde), la que más esfuerzo requiera por parte de la Fuerza de Desembarco y, por tanto, la que determine la entidad de la fuerza que con carácter permanente debe estar orgánicamente constituida como «Fuerza de Desembarco de la Flota».

Las dimensiones de la cabeza de playa vendrán determinadas por una serie de factores, entre los que destacan, la misión, las características del terreno y la entidad y despliegue del enemigo. Pero en todo caso deben ser suficientes para contener una zona de apoyo de playa (6-10 km cuadrados) que esté fuera del alcance de las armas de tiro directo, de los fuegos observados y a ser posible de la artillería enemiga de medio calibre.

Debe proporcionar el espacio necesario para la maniobra defensiva y, en su caso, facilitar el desembarco, despliegue y apoyo logístico a una fuerza expedicionaria.

Además de las unidades de primer escalón, en la zona de resistencia, debe poder albergar, en la zona de reserva, puestos de mando, artillería, posiciones eventuales y de bloqueo, etc.

Todo ello supondría, aunque sería demasiado prolijo descender a detalles, cubrir un frente de unos 20 km, para lo que se necesitarían al menos tres batallones.

Esta fuerza debería contar con los elementos (batallones) necesarios para desarrollar la maniobra, tanto ofensiva como defensiva, y tener la posibilidad de influir en ella por medio de una reserva. Así pues, también desde este punto de vista, debe estar constituida al menos por tres batallones de desembarco.

Si la Fuerza de Desembarco debe reunir las características que se han mencionado en el apartado anterior, deberá contar también con los elementos de apoyo de combate y de servicios que se las proporcionen. Estamos hablando, por tanto, de una gran unidad de tipo brigada.

Por otra parte, si consideramos la organización y entidad de las Fuerzas Armadas españolas, parece que la brigada puede ser el escalón adecuado en proporción y equilibrio con ellas.

También se debe tener en cuenta que en las organizaciones internacionales en las que España está inmersa, es éste el nivel mínimo que se maneja y en el que estamos comprometidos a participar, con una MEU (*Marine Expeditionary Unit*) o con una MEB (*Marine Expeditionary Brigade*). De hecho, así se hace regularmente en ejercicios, participando, al menos, con un batallón casi permanentemente, con un cuartel general de brigada, en muchos casos, y con más de un batallón, en alguno de ellos.

El Tercio de Armada de Infantería de Marina es hoy la fuerza de desembarco de la Flota y, aunque su organización no es la de una brigada clásica, su Mando y Cuartel General y sus unidades de apoyo de combate y de apoyo



Por la cabeza de playa.

logístico corresponden a una brigada. En este sentido tiene una importante deficiencia, sólo cuenta con la insuficiente concurrencia de dos elementos de maniobra.

La Infantería de Marina española, por su misión principal que no es otra que el desarrollo de la Guerra Anfibia, y por la entidad de su fuerza en su conjunto, debe estar en condiciones de constituir, como fuerza de desembarco de la Flota, una brigada de las características antes señaladas, bien para actuar como un todo o para proporcionar organizaciones operativas menores para su integración en fuerzas multinacionales o desarrollar cometidos limitados.

(Fotos: Eduardo Fernández, Pepe Díaz y Jorge Mata, cortesía RED.)



LAS UNIDADES DE INFANTERÍA DE MARINA EN LAS OPERACIONES DE EVACUACIÓN

Luis MARTÍN DE LA HOZ



Antonio RODRÍGUEZ ALCALÁ



Generalidades



AS operaciones NEO (*Non Combatant Evacuation Operations*) son un tipo de acciones que podríamos decir que están de moda, tanto en actuaciones reales como en ejercicios; pero, ¿qué es una operación NEO?, ¿cómo se organiza realmente?, ¿quién tiene la responsabilidad final en estas operaciones?, ¿qué fuerzas son las más idóneas para realizarlas? Vamos a tratar de dar solución a estos interrogantes desde nuestras experiencias persona-

les en este tipo de operaciones.

Hay ejemplos de ellas que aún permanecen en la memoria, como la evacuación del personal estadounidense en la embajada norteamericana de Saigón en el año 1972; otros ejemplos más recientes son la evacuación de personal de varias nacionalidades en Monrovia (Liberia) (Op. SHARP EDGE) en el año 1990/91, o la efectuada en Mogadiscio (Somalia) durante la guerra del golfo (Op. EASTERN EXIT) en el año 1991.

Las operaciones NEO intentan dar solución a situaciones planteadas en terceros países en los que la espiral de violencia interna, acciones guerrilleras o cualquier otra causa suponen un riesgo inaceptable para los miembros de la comunidad española o la de países aliados. Ante tal situación, una operación NEO sería la que proporcionaría la seguridad necesaria en una zona concreta de dicho país, para posibilitar la evacuación del personal nacional y aliado allí residente, por medio del despliegue de una fuerza militar que garantice dicha seguridad.

Las fuerzas anfibas, por su carácter estratégico, son especialmente idóneas para este tipo de operaciones, debido a su capacidad de disuasión, su permanente estado de adiestramiento y al gran volumen de personal que son capaces

de evacuar. En cualquier caso, el ATP-8 las contempla dentro del capítulo 19, *Las incursiones anfibias*, en cuyo párrafo 1910, *Finalidades*, dice: «Las incursiones anfibias se llevan a cabo para finalidades tales como infligir daños al enemigo, asegurar información, crear una diversión, y capturar o evacuar personal y material».

Factores más característicos

- La incertidumbre que está presente en este tipo de operaciones.
- Necesidad de evacuar ciudadanos civiles no combatientes dentro de una situación de crisis.
- Acción de la Fuerza Anfibia íntimamente relacionada con una autoridad civil competente perteneciente al Ministerio de Asuntos Exteriores.

Doctrinas básicas

Los países pioneros en establecer una doctrina NEO han sido los Estados Unidos, el Reino Unido y Francia. En España la Junta de Reglas de Infantería de Marina (JURE) ha desarrollado, partiendo de estas dos tendencias, nuestra propia doctrina (proyecto), adaptando a nuestras necesidades particulares las posibles ventajas de cada una.

Doctrina de Estados Unidos

En ella se contempla la figura del embajador/cónsul como responsable de establecer los planes de emergencia en la zona de su responsabilidad; estos planes incluirán la selección de las zonas de evacuación, el número global de personal a evacuar y distribuidos por zonas de reunión y todos los datos de personal relativos a nombres, localización y medios de contacto.

La evacuación propiamente dicha comenzará una vez autorizada por el Secretario de Estado de Defensa (DOS), poniendo en marcha los primeros pasos del Plan de Emergencia (EAP), empleando vuelos regulares, *chárter* o medios de superficie; en el caso de que el volumen de personal exceda de los medios disponibles, se solicitarán medios adicionales militares al Departamento de Defensa (DOD). En este caso, cuando lo decidan las *National Command Authorities* (NCA), se iniciarán las operaciones militares.

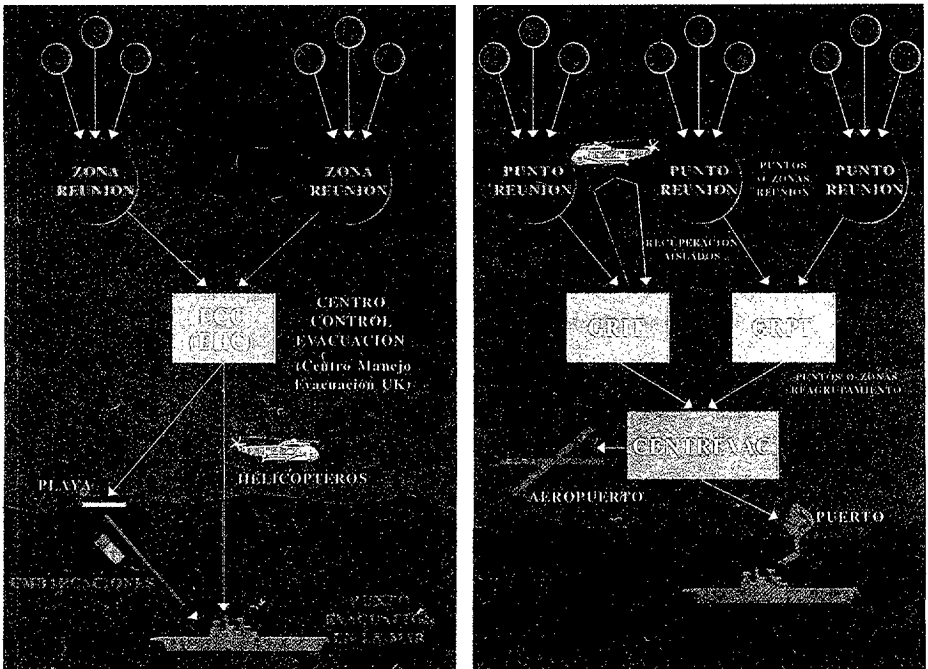
Una vez asignada la misión al comandante de la Fuerza Anfibia Operativa (CFAO), éste se coordinará con el embajador, enviando un destacamento de su puesto de mando (FCE) y emitirá posteriormente su orden de operaciones.

Para asegurar la coordinación se tendrá presente que una operación NEO

sólo se iniciará previa solicitud de la autoridad más caracterizada representante del DOS en la zona. Hasta entonces la evacuación será responsabilidad del embajador o su representante; cuando la situación presente un riesgo tal que el embajador considere inaceptable, se solicitará la evacuación por medios militares, pasando la evacuación bajo control operativo del mando militar en la zona. La estrecha coordinación entre ambos facilitará el éxito.

La situación ambiental podrá variar desde:

— Ambiente permisivo: requerirá o no que se establezcan en tierra únicamente fuerzas de pequeña entidad. Los evacuados pueden, o no, ser clasificados en tierra y conducidos a zonas de reunión y puntos de evacuación. El CFAO podrá contar con el apoyo del país en cuyo territorio se va a producir la evacuación. La discreción



ESQUEMA ORGANIZACION USA

ESQUEMA ORGANIZACION FRANCIA

FIGURA 1.- ESQUEMA DE DIFERENTES ORGANIZACIONES

y la prudencia serán los aspectos más importantes que habrá que tener presentes.

— Ambiente incierto: las fuerzas gubernamentales del país, ya sean permisivas o se opongan a la operación NEO, no tienen el control total sobre el territorio o la población donde ha de desarrollarse la evacuación.

— Ambiente hostil: las condiciones de la evacuación pueden ir escalando

desde desórdenes civiles, acciones terroristas, hasta una completa situación de guerra. El CFAO deberá preparar planes de contingencia, prestar atención a las necesidades logísticas asociadas a estas operaciones, así como llevar a cabo operaciones de rescate y búsqueda de personal residente, acompañados normalmente por representantes del DOS.

— Fuerzas hostiles: las condiciones de la evacuación habrán variado, al desarrollarse ésta durante un prolongado período de tiempo, motivando incluso cambios de actitud en las FAS, de las guerrillas, etc., lo que facilitará movimientos enemigos o de población hostil en nuestra retaguardia. Las Reglas de Enfrentamiento (ROEs) desempeñan un papel muy importante a la hora de evitar la escalada en el conflicto y responder adecuadamente a las incidencias que se plantearán.

Dentro del aspecto de la ejecución, hay que resaltar el carácter logístico de la unidad encargada de llevar a cabo la clasificación del personal que haya que evacuar.

Doctrina francesa

Los principales aspectos diferenciales son los siguientes:

a) Responsabilidad en la operación.

Ésta recae inicialmente sobre una autoridad única, por decisión gubernamental, la Alta Autoridad Interejércitos (HAI). Los primeros elementos en actuar son los Destacamentos de Asistencia y Enlace (DAL), a los que posteriormente se le unirá un equipo del Puesto de Mando Designado para la Operación (COAE), para preparar la llegada de las fuerzas consideradas necesarias para el cumplimiento de la misión.

Bajo el mando del COAE estarán los Comandantes Tácticos Terrestre, Naval y Aéreo. Durante el tránsito, el Comandante Táctico Naval (COMTACNAV) (CTF) ejerce el mando sobre el Comandante Táctico Terrestre (COMTACTER), por lo que organizará y preparará la operación. Una vez en tierra los medios necesarios, el COMTACTER asume el control, previo acuerdo con el CTF, informando de ello al COAE.

b) Puntos/centros a organizar.

— Puntos o zonas de reunión (bajo control civil): lugares fijados por la autoridad consular adonde deben dirigirse los residentes. Las unidades militares se responsabilizan del transporte desde ellos a las zonas de reagrupamiento.

— Puntos o zonas de reagrupamiento (bajo control militar): en ellos se lleva a cabo una primera clasificación de los residentes (identificados/no identificados) conjuntamente por elementos civiles y militares.

— Centro de Evacuación (CENTREVAC) (bajo control militar): lugar

desde donde se verifica la salida de los residentes hacia la metrópoli (normalmente próximo, o sobre un puerto o un aeropuerto). En él se llevarán a cabo los controles sanitarios y de seguridad.

- c) Tipos de intervenciones planteadas.
 - Suaves: similar al permisivo.
 - Vigilantes: similar al incierto.
 - Duras: similar al hostil.

Quién ejecuta la evacuación desde la zona de crisis.

El mando militar de la operación lleva esta responsabilidad desde el momento de su designación. Pero el hecho concreto de la evacuación lo va a efectuar un órgano subordinado que denominaremos Centro de Evacuación (CENTREVAC).

Bajo esta denominación, derivada de la doctrina francesa, se conforma una agrupación operativa, cuyas tareas, eminentemente logísticas, son:

- Recoger a los evacuados que las delegaciones diplomáticas aliadas hayan reunido.
- Comprobar su identificación, detectando posibles infiltraciones.
- Dar la atención médica necesaria.
- Facilitar la ayuda humanitaria que necesiten, ya sea confirmando su voluntariedad a la evacuación, reunión de familiares dispersos, alimentos, etc.
- Traslados a zona segura (generalmente buques propios).

Configuración interna del CENTREVAC

Acerquémonos un poco más a este grupo subordinado y a su organización, que nace sólo para este tipo de operaciones.

Esta organización está pensada para ser capaz de cumplir la misión bajo ambiente permisivo u hostil; si la situación táctica llega a ser tan comprometida que la seguridad de los evacuados se vea en peligro, sería necesario proseguir la evacuación más a retaguardia, por ejemplo, desde un buque. Quiere decir que el CENTREVAC debe ser capaz de desdoblarse sin merma operativa, permitiendo de esa manera que continúe el flujo de evacuados hacia los buques más alejados de la acción.

ORGANIZACION OPERATIVA CENTREVAC

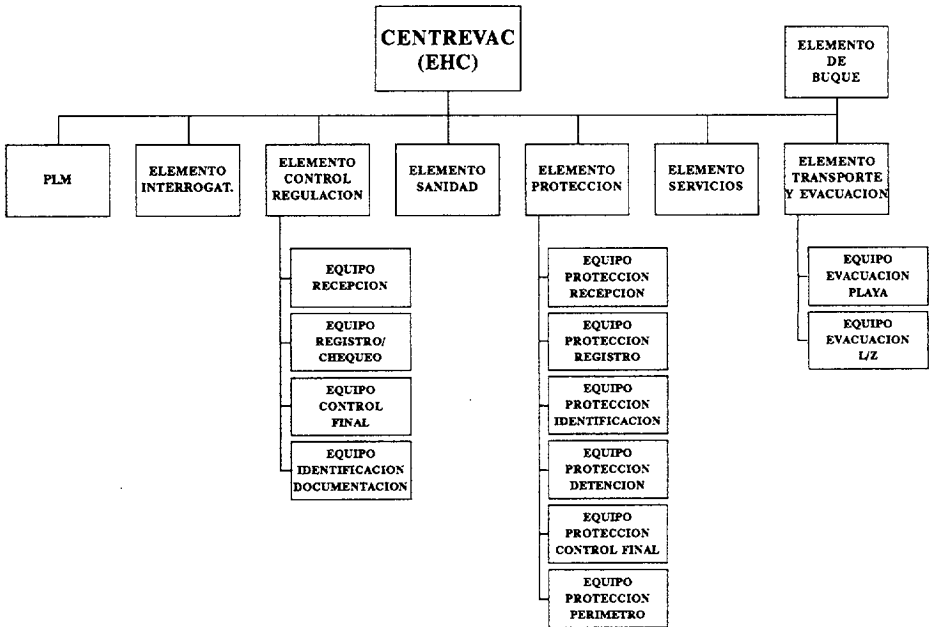


FIGURA 2.- ORGANIZACION OPERATIVA CENTREVAC

Cometidos internos específicos

En primer lugar, nos referimos a la zona de recepción. Es imprescindible el «convencer» al evacuado de que sigan las indicaciones, aunque resulten molestas. Ponerse en situación de comprender al evacuado es obligatorio para un buen resultado final. El explicar que somos amigos o aliados a personas que han estado sujetas a peligros y amenazas de los naturales del país no será suficiente para convencerles de nuestra amistad y más aún cuando los «supuestos» amigos lo primero que van a hacer es registrarlos a fondo. Es decir, la actitud en la zona de recepción debe ser cordial, pero firme.

«Firme, pero con una sonrisa», ésta fue la consigna al personal encargado del registro en el ejercicio TRAMONTANA 94. El registro debe ser efectuado como si de una aduana se tratase. No es suficiente que el registro lo efectúe personal del mismo sexo, sino que es preciso incluir personal especializado (Guardia Civil o agentes de Aduana) que evitarán cualquier problema de índole legal que pueda plantear el evacuado.

El flujo de paso de los evacuados es lento, principalmente debido al regis-

tro y la identificación; por eso cualquier duda razonable o sospecha de falsificación debe derivarse inmediatamente hacia la zona de interrogatorios/detención. En este lugar se pueden tomar las medidas oportunas y efectuar las consultas necesarias con la representación diplomática o el mando superior. De esta manera no se interfiere en la velocidad de paso por el CENTREVAC.

La atención médica se plantea para una asistencia de urgencia limitada, ya sea para un adulto o para un niño, en el entendimiento de que una urgencia máxima sería evacuada rápidamente, al mayor nivel de sanidad, con la garantía suficiente de evitar una posible infiltración.

En la zona de espera se divide a los evacuados por prioridades y se les aloja provisionalmente en tiendas hasta su partida. En este sitio es donde se les da información sobre sus familiares y se empieza a reunir familias dispersas.

La sonrisa del evacuado

En medio de la vorágine que le supone al evacuado todo el proceso en el interior del CENTREVAC, es de señalar el momento de respiro y confianza que experimenta el evacuado con las fuerzas que tratan de ayudarle. Todas las penalidades que ha pasado comienzan a olvidarse en el momento en que se le ofrece ayuda logística y humanitaria y, más concretamente, con la comida. Es en ese momento cuando empieza a confiar en los soldados que le rodean, comprendiendo el porqué de todas las medidas de seguridad, registro, etc. Es importante conocer este momento psicológico a nuestro favor, porque la colaboración a partir de aquí aumenta notablemente.

Los movimientos en el interior del CENTREVAC serán señalados de forma inequívoca con cintas, formando pasillos. De esta manera el evacuado seguirá el camino hacia los distintos puestos con el mínimo de explicaciones y sin causar confusión. Siempre es necesario tener presente que el número de personas será alto y el descontrol provocaría grandes retrasos a la evacuación.

El traslado a zona segura y duración de la evacuación

Se procura efectuar éste por el medio más seguro y rápido, helicópteros principalmente. Caso de no disponer de ellos, los movimientos por el terreno se harían con una escolta adecuada para afrontar las situaciones que se planteen.

Considerando la situación más favorable (permisiva), el tiempo estimado de la evacuación sería similar a la estancia prevista en tierra para la FD. Este sentido de «temporalidad» debe tenerse presente en el planteamiento previo. Significa esto un esfuerzo añadido al ejecutante que debe ser capaz de activar y desactivar el CENTREVAC en el mínimo tiempo posible y relacionado con una hora «R» (inicio de reembarque).

CENTREVAC

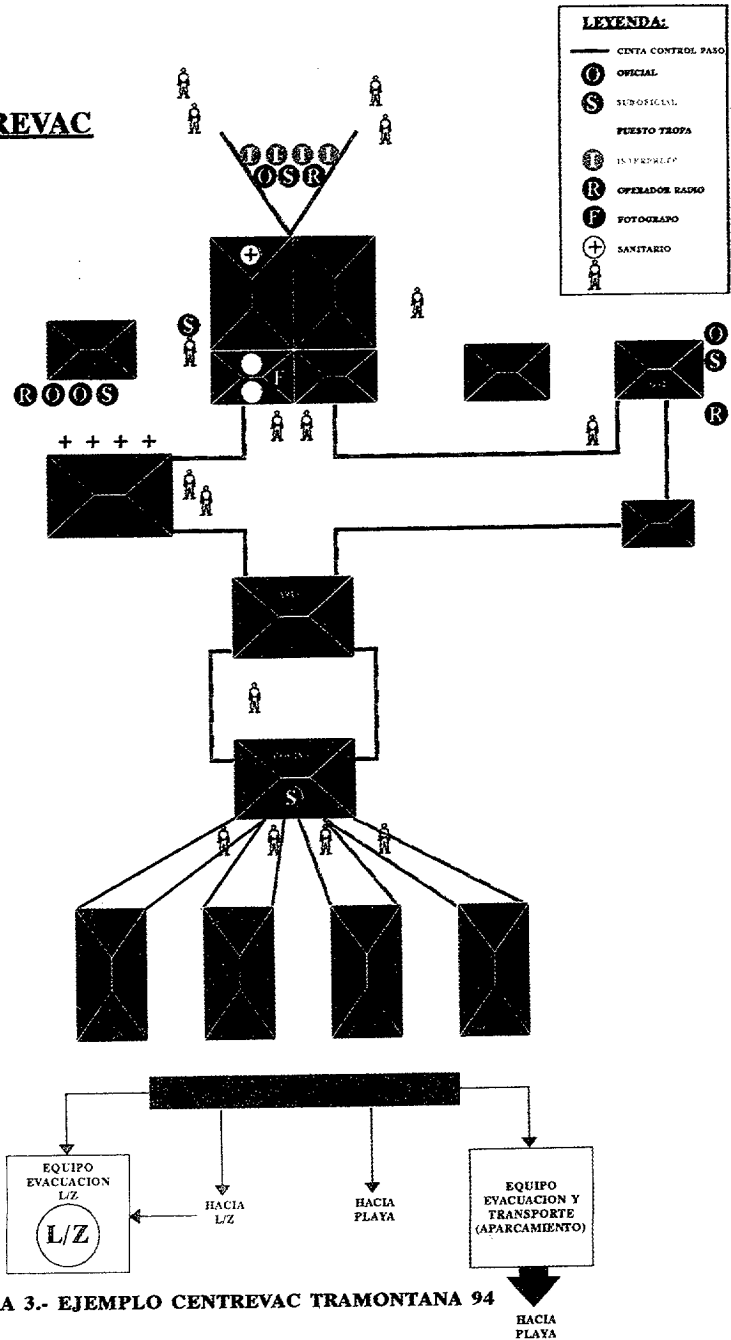


FIGURA 3.- EJEMPLO CENTREVAC TRAMONTANA 94

Orden en que se efectúa la evacuación

Este apartado es más complejo por cuanto más diversas son las nacionalidades de los evacuados. La distinta problemática individual como refugiado político, extraditado, doble nacionalidad, persecución religiosa o étnica, etc, son factores que inciden y pueden alterar el orden de la evacuación.

Éste no es rígido, puede y debe variarse de acuerdo a la situación planteada. Además, no debe suponer problema el que esta variación implique un razonable mayor número de personas autorizadas a ser evacuadas.

Esta variable se planifica adecuadamente mediante lo que se denomina «matriz de prioridades», que no es más que un resumen de toda la tipología existente, asociada a la prioridad previsible.

Una experiencia próxima. TRAMONTANA 94

Varias veces en este trabajo ha salido la referencia al ejercicio TRAMONTANA 94. Acaecido en noviembre del 94 en aguas del mar de Alborán y tierras almerienses, ha sido hasta la fecha el ejercicio NEO más completo realizado en España, en el que han participado las FAS españolas y distintas unidades de países hallados en el ámbito de la UEO. Desde el año 92, el Tercio de Armada (TEAR), dentro del marco de los ejercicios NEO, ha venido participando en ejercicios combinados, como ARDENTE 93, DINAMIC IMPACT 94 y otros en el ámbito de la Armada, como ALBERGUEX 1/93, ALBERGUEX 1/94 y 2/94. Todos aportaron unas experiencias que dieron sus frutos en el EX TRAMONTANA.

El resultado del ejercicio fue muy satisfactorio aportando nuevas y valiosas experiencias. Ciñéndonos a las acciones de la evacuación del personal, las conclusiones más significativas fueron:

Volumen de evacuados

Los evacuados previstos eran 215. Inicialmente la cifra parecía elevada, en orden a los medios disponibles y al tiempo previsible de activación del CENTREVAC (EHC) en tierra, 48 horas. Los primeros grupos de evacuados, bastante numerosos, comenzaron llegar 14 horas después de la activación y en las siguientes 24 horas fueron evacuados en su totalidad. Lo que significa que el tiempo real de trabajo fue de 34 horas. Horas de un intenso e ininterrumpido esfuerzo.

Seguridad en el tratamiento de evacuados

La acción continua de los elementos de identificación e interrogatorio fue tan compenetrada que detectó «todos» los casos de infiltración, resolviendo positivamente las identificaciones dudosas; también se resolvieron los casos de familiares separados y evacuados que no querían abandonar el país, y otros más.

Activación y desactivación del CENTREVAC

Los tiempos de activación (cuatro horas) y desactivación (dos horas) del CENTREVAC favorecieron el que se dispusiera de más tiempo real para el tratamiento de los evacuados, sin provocar retrasos en el repliegue de la FD.

Velocidad de proceso

Los datos obtenidos permiten afrontar con garantía una velocidad de paso por el CENTREVAC de unas 150 personas por cada 24 horas. Para una duración prevista de 48 horas estaríamos en una cifra de 300 personas.

Si al CENTREVAC se le amplía la capacidad de recepción, identificación y registro, cosa que supondría un pequeño esfuerzo añadido, podríamos pasar a poder procesar entre 500-600 personas por cada 48 horas.

Conclusiones

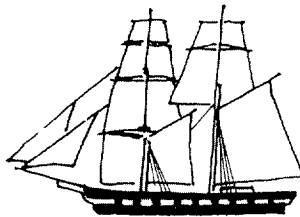
El desarrollo de un ejercicio de alto nivel internacional, como fue el TRAMONTANA 94, supuso un fuerte impulso en el desarrollo de unas técnicas novedosas para nuestra Infantería de Marina; asimismo, evidenciaron nuestra capacidad para hacer frente a situaciones de este tipo, con unos medios de circunstancias, pero con los que es perfectamente factible cumplir con la misión encomendada.

El contar con un puerto o un aeropuerto en las proximidades del centro de evacuación facilitará la solución del problema, pero cuando verdaderamente éste quedará asegurado es cuando podamos mantener una cabeza de playa abierta.

La rapidez y oportunidad en adoptar una decisión será la clave para evitar bajas innecesarias entre los residentes a evacuar y el personal de la Fuerza de Desembarco.

En cualquier caso, la figura del representante de la delegación diplomática en una serie de puestos, como el centro de evacuación o los puntos de reagru-

pamiento, es imprescindible para proporcionar la necesaria agilidad a la evacuación y hacer frente a la gran cantidad de imponderables, de una u otra índole, que inevitablemente sucederán a lo largo de toda la operación.





Pelotón de Infantes de Marina. Autor: Jorge Mata (Cortesía RED.).

LA PRESENCIA DE LA INFANTERÍA DE MARINA EN MISIONES DE PAZ EN CENTROAMÉRICA

Juan CHICHARRO ORTEGA



Presentación



petición del teniente coronel Chicharro, escribo estas líneas que me traen los mejores recuerdos...

Transcurridos más de tres años desde mi regreso de Centroamérica, con tiempo sobrado para reflexionar los intensos momentos vividos en aquellas lejanas y queridas tierras como general jefe del Grupo de Observadores Militares de Naciones Unidas —ONUCA— en Centroamérica, más de una vez me asalta el recuerdo de

los hombres que conmigo sirvieron en una misión tan distinta a la que estábamos hasta entonces acostumbrados. Militares profesionales de ejércitos de diez países, tan diferentes como Canadá y la India o Irlanda y Venezuela, pero todos con un mismo ideal: facilitar una «paz firme y duradera» a países tan entrañables para nosotros, españoles, como Nicaragua y El Salvador.

El contingente español eran 48 jefes y oficiales, en la proporción de 40 del Ejército de Tierra, cinco de la Armada —Infantería de Marina— y tres del Ejército del Aire. A mí me gustaba titularme el 49 y considerarme jefe del contingente español.

Recuerdo a mis cinco infantes de Marina, a todos y cada uno. En el Cuartel General, en las oficinas de Enlace o en los centros de Verificación, dieron la talla como observadores y como profesionales de los pies a la cabeza. De ello tenía yo pleno convencimiento antes de que se incorporaran a ONUCA. Más tarde, cuando ONUCA puso en marcha la vigilancia exhaustiva del golfo de Fonseca con la llegada de cuatro patrulleras de la Armada Argentina, su labor en el Estado Mayor, en la División de Operaciones —Sección Naval— y en el «Centro Naval de Verificación de San Lorenzo» (Honduras) fue más que importante.

En esa «operación conjunto-combinada», como a veces personalmente calificaba yo al trabajo de ONUCA, pienso que esta labor «especializada» contribuyó a que la parte «naval» se desarrollara a la perfección. Pero también

tengo que añadir que en los momentos cruciales de la «Operación Home-Run» —Vuelta a casa—, definitiva para la desmovilización y desarme de la resistencia nicaragüense, «contra», era para mí una satisfacción y orgullo encontrarme, junto a sus compañeros de Tierra y Aire, a un sonriente «infante de Marina», que a mi pregunta de «¿Cómo van las cosas?», me respondía sin vacilar: «¡Fenomenal!, mi general». Y esto cuando en una «Zona de Seguridad», rodeados de mil guerrilleros armados, más de una vez, ante lo incierto de la situación, el mando no veía las cosas tan claras.

Pero es que ONUCA era algo especial, y su carácter internacional estaba matizado por 48 militares de los ejércitos de España que supieron dar la respuesta que de ellos se esperaba.

Y la Paz llegó a Nicaragua.

Agustín QUESADA GÓMEZ

Introducción

El día 27 de febrero de 1990 partían hacia Centroamérica los primeros seis oficiales de Infantería de Marina que, hasta un total de 20, iban a participar desde entonces, y por un período de cuatro años, en el proceso pacificador de aquella región americana. Se integraban orgánicamente, unos en la Organización de Naciones Unidas en Centroamérica (ONUCA), y otros, posteriormente, en la Organización de Naciones Unidas en El Salvador (ONUSAL).

Fue en la primera de ellas, la ONUCA, donde por primera vez oficiales de Infantería de Marina iban a participar en calidad de observadores militares en una misión de mantenimiento de la paz auspiciada por las Naciones Unidas.

La característica de la función que iban a desarrollar, la de observador militar de las Naciones Unidas, implica que su actuación parece que debería ser contemplada en el plano individual y no desde la óptica de la participación de la Infantería de Marina como conjunto orgánico en aquellas operaciones. No obstante, las amables palabras que el teniente general jefe de la Región Militar de Levante, entonces general jefe de la ONUCA don Agustín Quesada Gómez, expresa sobre estos oficiales dan pie al articulista que suscribe para opinar lo contrario; en efecto, cierto es que aquellos oficiales se integraron, bien sea en la ONUCA o en la ONUSAL, con sus compañeros del Ejército de Tierra o del Aire y que desarrollaron tareas similares, pero no es menos cierto que el buen hacer de su participación no era producto de las mejores o peores cualidades de cada uno de sus componentes a título individual, sino de su formación integral como oficiales de Infantería de Marina, que les hacía aptos para el desempeño de los cometidos que se les iban a exigir.

Es necesario tener muy presente que una organización es tanto más eficaz o ineficaz en función de las normas por las que se rige como tal, así como de la aplicación de éstas a los individuos que la sustentan. A menudo se olvida

que el Cuerpo de Infantería de Marina lo constituyen sus componentes a través de sus actos y de sus reacciones hacia otros y que su personalidad es consecuencia de la personalidad individual de cada uno de sus miembros. Mientras que la institución es, sin lugar a dudas, un factor básico en la determinación de las normas a seguir, se convierte sólo en eficaz si éstas son seguidas fielmente por el conjunto de sus individuos.

La observación de que la personalidad de un Cuerpo la definen sus componentes es algo obvio que la moderna teoría orgánica admite hoy sin ninguna duda. De forma explícita o implícita, cada individuo influye con su actividad en el buen nombre y gobierno de dicho cuerpo o institución.

Es por todo ello por lo que considero acertado el título de este artículo y que cuando en el futuro se amplíe la ya larga historia de nuestra Infantería de Marina, se deberá tener presente la participación de este cuerpo en el proceso pacificador de Centroamérica.

Y sin más dilación, procedo a exponer en qué consistió dicha participación.

La ONUCA

Conocido es que en la pasada década las naciones centroamericanas experimentaron algunas de las crisis políticas más graves de su historia. Esta difícil situación política que amenazaba la paz y la seguridad internacionales causó alarma y preocupación en la comunidad internacional, sobre todo en Iberoamérica, y a la vez dio origen a iniciativas de paz y a procedimientos de mediación para encontrar una solución que se tradujera en el establecimiento de una paz firme y duradera en la región.

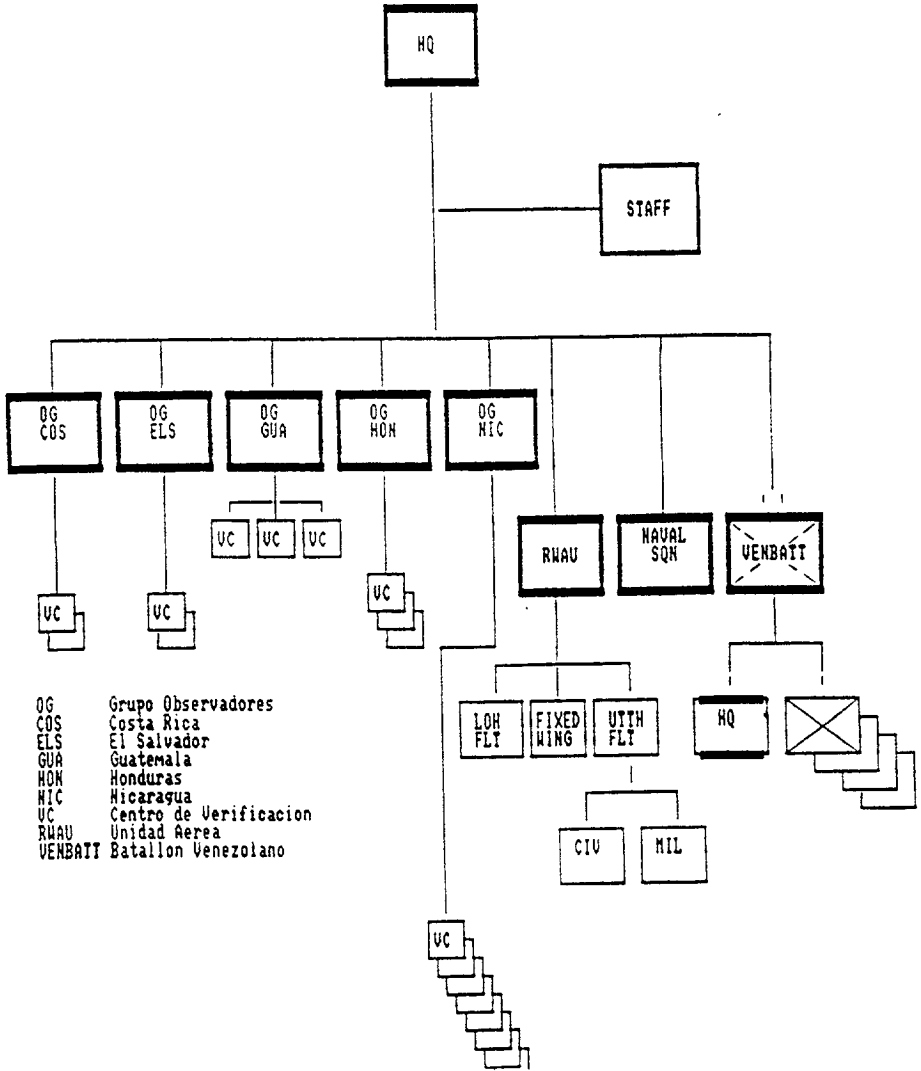
Como consecuencia de los Acuerdos de Esquipulas II, por los que los presidentes de las cinco naciones centroamericanas se comprometieron a un procedimiento para establecer las condiciones que posibilitaran la paz, y de lo resuelto el 7 de noviembre de 1989 por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en su Resolución 644, se estableció el Grupo de Observadores de las Naciones Unidas en Centroamérica (ONUCA), siendo designado jefe de dicha organización el general de división del Ejército español don Agustín Quesada Gómez.

La misión de ONUCA determinada por dicha resolución fue la siguiente:

- a) Verificar el cese de la ayuda a las fuerzas irregulares y movimientos insurreccionales en la región.
- b) Verificar la no utilización del territorio de un Estado para agredir a otros Estados.

Para llevar a cabo esta misión ONUCA se organizó de la siguiente manera:

ONUCA ORGANIZATION



En definitiva, y en su último escalón, se componía de unidades móviles integradas por un mínimo de siete observadores militares que no portaban armas. Los observadores se agrupaban en centros de Verificación ubicados lo más cerca posible de las zonas críticas donde eran mayores las probabilidades

de que se produjeran violaciones de los compromisos asumidos en materia de cese de la ayuda y no utilización del territorio. Los oficiales de Infantería de Marina participaron, como bien expresa el general Quesada, de forma activa en diferentes puestos y distintas operaciones, si bien su actuación quizá más notoria fue la llevada a cabo en el golfo de Fonseca.

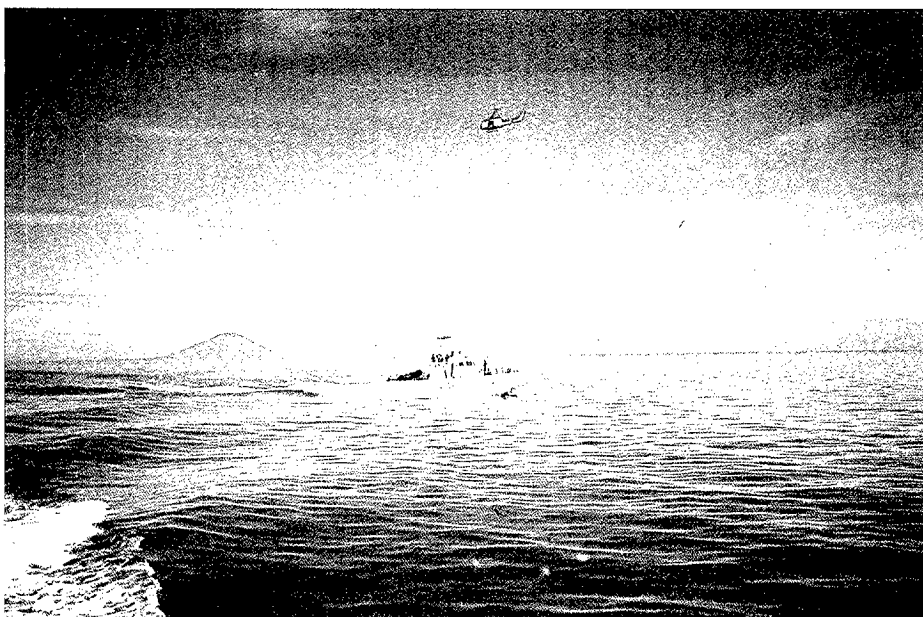
Era ésta una de las zonas más críticas, y allí se instaló un centro de Verificación de características especiales, compuesto por unidades navales y observadores militares navales y de Infantería de Marina.

Este Centro de Verificación Naval (NVC) llevaba a cabo operaciones que tenían como finalidad cumplimentar la misión de ONUCA, ya expuesta, en esta zona en concreto.

Allí la operación revestía las características siguientes:

- Había que operar en un área marítima interior de una extensión de 500 Km².
- La mayoría de la costa del golfo estaba constituida por manglares y aguas interiores, lo que exigía la ejecución de acciones fluviales.
- Ante las características de la población, era necesario contar con personal que conociera y hablara el español con fluidez.

En definitiva, era necesario coordinar las acciones navales en el golfo con las fluviales en esteros y manglares, realizando continuas acciones de vigilancia y de reconocimiento.



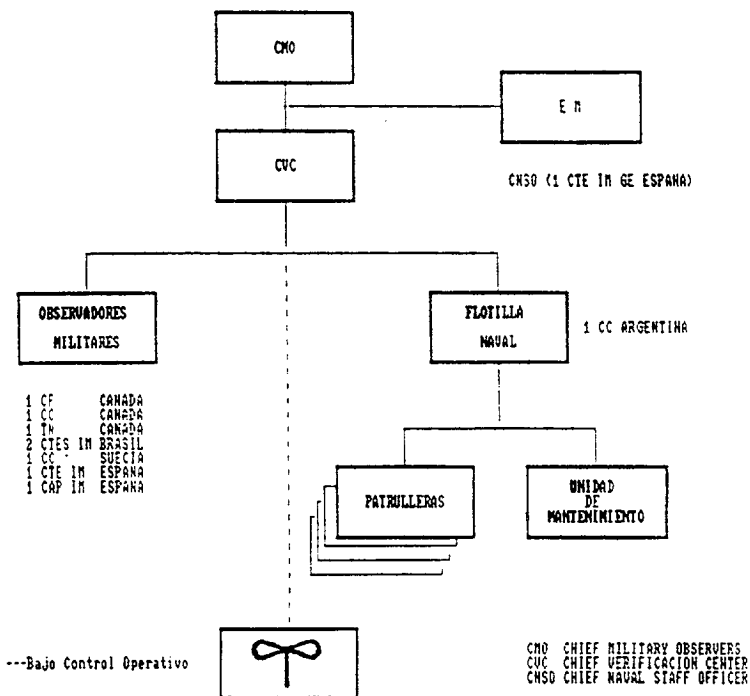
Para ello era necesario contar con medios navales ligeros y rápidos que operasen en las aguas del golfo y embarcaciones rápidas que permitieran introducirse en las aguas interiores; en ambos casos, con personal especializado para ambas tareas.

A partir del 23 de junio de 1992, la Armada argentina incorporó a ONUCA cuatro lanchas patrulleras clase *Dabur* con las siguientes características: desplazamiento: 33,7 tm; dimensiones: 20 x 5,5 x 1,8; velocidad: 22 nudos; autonomía: 1.200 millas a 17 nudos; dotación: 6 ó 7 hombres, así como un contingente de 29 hombres entre oficiales y suboficiales.

A la misma tarea para actuar como observadores se incorporaron también nueve oficiales conocedores de las características del tipo de operaciones que habrían de realizar para poder cumplir la misión en este espacio geográfico.

De la fusión de ambos, surgió el Centro de Verificación Naval de San Lorenzo, con la siguiente organización:

ORGANIZACION DEL CENTRO DE VERIFICACION NAVAL



Misión

Patrullar las aguas del golfo de Fonseca, así como las aguas costeras de Nicaragua y El Salvador para verificar el cese de la ayuda a Fuerzas irregulares y movimientos insurgentes que operaban en la región.

Esta actividad se basaba en el mandato de las Naciones Unidas para el cumplimiento de los Acuerdos de Esquipulas II.

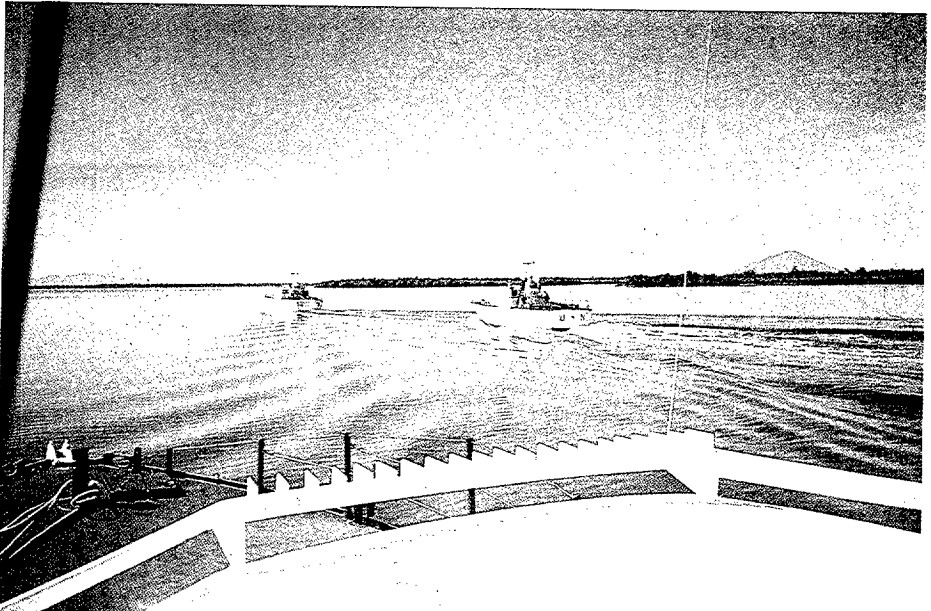
Este centro se ubicó en el pueblo de San Lorenzo (Honduras), en un campamento, mientras que las patrulleras atracaban en el puerto de Henecán, a cinco kilómetros del mismo.

Las operaciones en el golfo de Fonseca

Operar en el golfo de Fonseca y proximidades implicaba disponer, como en toda operación, de una inteligencia, que en este caso era adquirida por el Centro de Verificación por sus propios medios y los que aportaba la sección de inteligencia del Estado Mayor, el MIO (*Military Intelligence Officer*).

Con esta inteligencia, y para poder cumplir la misión, se llevaban a cabo unos planes normalizados de patrullas que cubrían todas las posibles vías de acceso a los puntos claves de la costa.

Estas patrullas, tanto diurnas como nocturnas, eran ejecutadas diariamente por dos o tres patrulleras, bien solas o en conjunción con las actividades de



otras patrullas terrestres. De igual manera, se realizaban patrullas helitransportadas dos o tres veces por semana con la misma finalidad.

Todo ello requería un minucioso planeamiento previo que exigía además una coordinación con las otras Marinas que operaban en el golfo, la nicaragüense, la salvadoreña y la hondureña.

Las características especiales que el desarrollo de la misión de ONUCA llevaba implícitas impedían a las patrulleras llevar a cabo registros o detenciones, por lo que la misión se traducía en acciones preferentemente informativas, así como la posible actuación, en su caso, de una verificación o inspección que fuera solicitada por alguno de los gobiernos firmantes del Acuerdo de Esquipulas.

De esta forma, el patrullaje diario proporcionaba un conocimiento muy detallado del movimiento de buques, pesqueros, etc., en el golfo.

Los numerosos contactos diarios eran introducidos posteriormente en ordenador, donde, procesados, permitían detectar cualquier anomalía del tráfico marítimo y su causa, bien fuera por incidencias de las mareas o por cualquier otro motivo.

Puede afirmarse, sin lugar a dudas, que el NVC San Lorenzo conocía lo que sucedía en estas aguas y contribuía de forma importante al cumplimiento de la misión de ONUCA en esta área.

Pero quizá sería conveniente asistir al desarrollo más vivencial de lo que se hacía en este centro. Para ello nada más indicado que leer lo que nos dice al respecto uno de sus componentes, hoy comandante de Infantería de Marina y entonces capitán en funciones de observador militar:

«Nos levantábamos temprano porque teníamos que desplazarnos desde la ciudad de Choluteca hasta San Lorenzo, distante 35 km. Se tardaba unos 20 minutos más o menos, y eso que la carretera no estaba mal del todo.

Una vez en el VC (Centro de Verificación) se realizaban las primeras tareas del día, analizándose la correspondencia entrante, así como el informe de situación (SITREP) que era enviado al Estado Mayor de ONUCA.

Normalmente las patrullas empezaban a las 0830, zarpando del puerto de Henecán, que es el nombre del puerto de San Lorenzo.

Se comenzaba navegando por canal dragada hasta salir de la bahía de San Lorenzo. La duración era de una hora y treinta minutos hasta llegar a mar abierto. Dependiendo del número de la patrulla que se realizara ese día, las patrullas se dirigían con derrotas diferentes una vez que se enfilaba la isla del Tigre.

El observador iba rellenando una hoja de contactos donde iba apuntando todos aquellos que se consideraban de interés, barcos de pesca, cayucos con motor de 40 HP o superiores, patrulleras de los países del área, etc.

Cuando la patrulla correspondiente ese día implicaba la utilización de *zodiacs*, se llegaba al punto de fondeo y se arriaba la *zodiac*, donde embarcaban el segundo comandante de la patrullera, un suboficial y el observador mili-

tar. Una vez a flote se realizaba la patrulla por los manglares. La vegetación se cerraba sobre el agua y alguna que otra vez se vio más de un cocodrilo, con el correspondiente sobresalto por parte de la dotación.

Una vez que se regresaba a la base había un *debriefing* por parte de los comandantes de los buques, así como de los observadores, en donde se comentaban los aspectos técnicos y operativos de la navegación. A continuación tenía lugar el *briefing* para el día siguiente, donde cada oficial de sección comentaba lo referente a su área.

Además de las operaciones ordinarias, el VC también realizaba otras con helicópteros, coordinadas con los barcos. Éstas eran de dos clases: de reconocimiento y de vigilancia, actuando conjuntamente estas patrullas con observadores pertenecientes a otros VCs.

Cada semana se llevaban a cabo también dos patrullas nocturnas, con los mismos cometidos citados.»

En los párrafos anteriores se han expuesto los detalles de los cometidos que la ONUCA desarrolló en el golfo de Fonseca, por ser allí donde los infantes de Marina asumieron un mayor protagonismo, pero no quisiera dejar de mencionar, siquiera de forma testimonial, que también participaron en la «Operación Home-Run» que, como expresa el general, fue definitiva para la desmovilización y desarme de la resistencia nicaragüense y que ha constituido probablemente la operación más exitosa de cuantas han realizado a lo largo de su historia las Naciones Unidas.

ONUSAL (Organización de Naciones Unidas El Salvador)

El 16 de enero de 1992, en Chapultepec, Méjico, se firmaron los Acuerdos de Paz entre el gobierno de El Salvador y el Frente Farabundo Martí para la Liberación Nacional. La división militar de ONUSAL ha desempeñado un papel de gran relevancia en la verificación de dichos acuerdos. Su despliegue, desde el plano político, ha sido esencial para el cumplimiento y aplicación de dichos acuerdos y sustancial en la verificación de los mismos.

Los capítulos principales de dichos acuerdos eran los referidos al sistema electoral, judicial, temas económicos y sociales, la participación política del FMLN y la Fuerza Armada. Pero ello exigía previamente el cese del fuego, la separación de fuerzas y el fin de la estructura militar del FMLN, así como su reincorporación a la sociedad civil. Iba a ser la citada división militar la encargada fundamental de controlar todo ese proceso.

El 24 de febrero de 1992 llegaban a El Salvador 101 oficiales españoles, entre ellos 10 de Infantería de Marina, que constituían el primer contingente de la ya citada división militar, cuya estructura se organizó en base a la precedente ONUCA.



Si al hablar en los párrafos anteriores de la integración de nuestros oficiales de Infantería de Marina con los de los otros ejércitos en las operaciones que llevó a cabo ONUCA, en el caso de ONUSAL esta integración fue, si cabe, aún mayor, toda vez que aquí sus cometidos no requirieron una participación específica —como sí sucedió en ONUCA— y su actuación debe contemplarse englobada en la del conjunto del contingente español.

El desarrollo de la operación, cuya exposición requeriría mucho más espacio del disponible, se caracterizó en principio por su extrema dureza debido a las condiciones difíciles afrontadas por los observadores con una entereza y dedicación encomiables.

Encuadrados en equipos de reconocimiento y en equipos de enlace y verificación en cada oficina regional, su tarea consistió en la verificación y control de los acuerdos ya citados en las áreas designadas.

Largas patrullas, escoltas, balizamiento de campos de minas, verificación de efectivos y armamento, así como otras innumerables tareas, fueron actividades realizadas con celo y exactitud por nuestros oficiales que, de forma repetidas veces alabada, han contribuido al notable éxito de la ONUSAL.

Conclusión

A lo largo de este artículo he intentado expresar una serie de consideraciones que de alguna manera reflejen lo que fue la actuación de los oficiales de Infantería de Marina en la consecución de la difícil paz de Centroamérica:

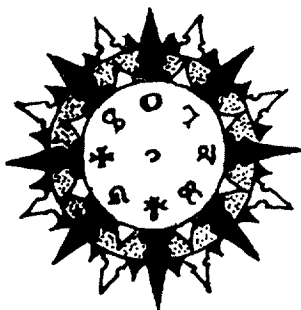
Primera: que su participación en las operaciones que allí se realizaron, aunque integrados con otros oficiales del Ejército de Tierra y del Aire, puede considerarse que acrecienta al patrimonio histórico del Cuerpo de Infantería de Marina.

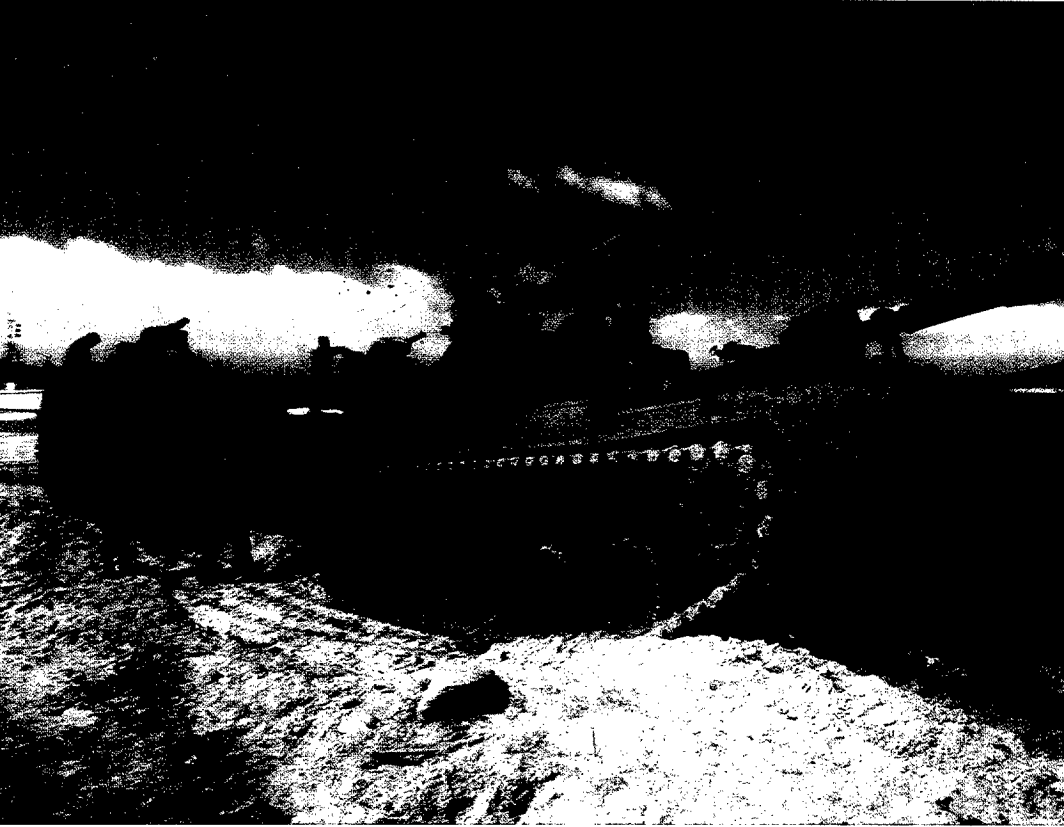
Segunda: que su actuación ha merecido los elogios de uno de los generales con más prestigio de nuestras Fuerzas Armadas, a la sazón, general jefe de la ONUCA.

Tercera: las vivencias diarias de los oficiales en función de observadores, materializadas por el quehacer diario de un Centro de Verificación, si bien, a pesar de la dificultad que ello entraña, dada la diversidad de misiones realizadas y la amplitud y variaciones del espacio geográfico y temporal.

Finalmente no quisiera terminar estas líneas sin manifestar la enriquecedora experiencia que, desde el punto de vista humano y profesional, suponen estas operaciones para nuestros oficiales y, en definitiva, para nuestra institución corporativa.

El contacto con la guerra, sus miserias y sus efectos en el conjunto de una sociedad influyen profundamente en la mentalidad de nuestros cuadros de mando. No tengo ninguna duda de que todo oficial que participó en dichas operaciones sintió y compartió las penalidades de los ejércitos enfrentados sobre el terreno; hay un antes y un después en su vida privada y profesional. Y ello no puede influir más que positivamente en una corporación como la nuestra, cuya misión no es otra que garantizar la paz y defensa de nuestra Patria, si el caso llegara, mediante el empleo de las armas.





Carros M-48 de Infantería de Marina. (Cortesía de RED).

PARTICIPACIÓN DE LA INFANTERÍA DE MARINA EN EL DESARME EUROPEO

Baldomero RODILES PALOMO



Introducción



N el año 1973 Europa inició el camino del desarme con la inauguración de la Conferencia de Seguridad y Cooperación en Europa, en la ciudad de Helsinki. En el Acta Final, se establecieron una serie de medidas de confianza, de aplicación voluntaria. Más tarde, en la Conferencia de Revisión de Viena, ya en el año 90, se aprobaron dos documentos fundamentales: el documento de Viena y el Tratado de Fuerzas Armadas convenciona-

les en Europa (FACE).

A la luz de estos acontecimientos, el ministro de Defensa realizó, el 23 de mayo de 1990, una propuesta de organización del Sistema de Verificación español.

Como consecuencia de dicha propuesta, el jefe del Estado Mayor de la Defensa, mediante su Instrucción de Organización 90/02, procedió a la organización y desarrollo del Sistema de Verificación en las Fuerzas Armadas, disponiendo la creación de la Unidad de Verificación Española bajo su directa dependencia. Los motivos que aconsejaron la creación y la dependencia directa del JEMAD se pueden resumir así:

- * Es una unidad conjunta, que implica unos trabajos y desarrollos que afectan a los tres ejércitos.
- * La diversidad geográfica de su aplicación, abarca países americanos, europeos y asiáticos.
- * La aplicación y evolución de los tratados obliga a una especial preparación y perfeccionamiento continuo de sus componentes.
- * Los reducidos plazos de reacción en caso de una inspección, consecuencia de los escasos márgenes de alerta, necesitan de un sistema de enlace directo con organismos tales como DIGENPOL y el Ministerio de Asuntos Exteriores.

De acuerdo con la distribución de bases, equipos y lugares que pueden ser inspeccionados, se estableció la siguiente distribución aproximada, para ser cubierta por los tres ejércitos:

- Tierra..... 75 por 100
- Aire..... 20 por 100
- Armada (Inf. de Marina)..... 5 por 100

Así pues, desde el principio, el Cuerpo de Infantería de Marina contribuyó con dos oficiales superiores y dos suboficiales en todas las actividades de la unidad. Algo más del 5 por 100 establecido.

Por la Orden Ministerial 73/1991, de 8 de octubre, se creó la unidad, definiéndola como un «órgano operativo conjunto diferenciado y de carácter permanente», y se le asignan «los cometidos que correspondan a las Fuerzas Armadas en materia de verificación como consecuencia de la asunción por nuestra Nación de diversos compromisos internacionales».

Es función también de la Unidad, el asesoramiento y apoyo a DIGENPOL y Ministerio de Asuntos Exteriores (Seguridad y Desarme) en los aspectos relativos a la actualización del Tratado y cuestiones surgidas en torno a la apreciación de los mismos.

Hasta la fecha, la Unidad de Verificación Española (UVE) ha centrado principalmente sus actividades de verificación en los ámbitos del tratado FACE, del documento de Viena sobre Medidas de Fomento de la Confianza y Seguridad (CSBM), de la Conferencia de Seguridad y Cooperación en Europa



Vehículos acorazados de combate BTR-60, BTR-50 y PSZ-4 reducidos.

(CSCE) y, últimamente, del Tratado de Cielos Abiertos que se espera entre en vigor antes de las próximas Navidades.

Actividades

Tratado FACE

El Tratado FACE, de duración ilimitada, se encuentra en el tercer año del «período de reducción» de los tres que terminarán a mediados del próximo mes de noviembre. Su ámbito es desde el Atlántico hasta los Urales, y son naciones firmantes del mismo todas las naciones OTAN y del extinto Pacto de Varsovia, con excepción de los países bálticos.

Básicamente, este tratado busca disminuir el riesgo de una confrontación en Europa mediante la limitación de armamento y la destrucción de aquel que supere el límite impuesto a cada nación.

Está prevista la primera revisión del tratado para el próximo año 1996.

Las actividades de la unidad relacionadas con el mismo son principalmente inspecciones de lugar declarado, de reducción, así como el intercambio anual de información.

Inspecciones

Lugar declarado:

Una inspección de lugar declarado, básicamente, es una inspección por sorpresa con un preaviso de 36 horas.

El propósito es comprobar que el país inspeccionado tiene estacionada la unidad que va a ser inspeccionada o lugar declarado, con sus efectivos y material de guerra según lo declarado en el intercambio de información.

Los equipos de inspección son de un máximo de nueve inspectores y por convenio dentro de la OTAN son multinacionales, de modo que España admite tres inspectores de otras naciones.

España ha liderado un total de 27 inspecciones, de las cuales la Infantería de Marina ha estado presente en catorce:

NACIÓN	UNIDAD INSPECCIONADA
Rep. Checa	14º Regimiento de Carros
Hungría	25º Brigada acorazada
Bielorrusia	357º Regimiento Aéreo
Bulgaria	25º Regimiento Aéreo
Ucrania	561º Regimiento Mecanizado
Rep. Eslovaca	4º Regimiento de Helicópteros
Rep. Checa	51º Regimiento de Helicópteros
Fed. Rusa	Academia Superior de Oficiales
Polonia	Escuela Superior del Ejército
Moldavia	Tropas rusas estacionadas: 183º Regimiento Mecanizado
Armenia	3º Brigada Mecanizada
Bulgaria	37º Unidad de Infantería Mecanizada
Hungría	5º Brigada Mecanizada
Rumania	30 Brigada de la Guardia

Así como España admite inspectores extranjeros, también participa con equipos de otras naciones. España ha mandado inspectores con 30 equipos, de los que la Infantería de Marina ha participado en siete:

P. INSPECTOR	P. INSPECCIONADO	UNIDAD INSPECCIONADA
Portugal	Rep. Checa	11º Regto. de Helicópteros
Portugal	Polonia	51º Regto. Mecanizado
EE. UU.	Polonia	10º Regto. Mecanizado
EE. UU.	Bielorrusia	209º Regto. Aéreo
Hungría	Rumania	203 º Regto. Acorazado
Italia	Bielorrusia	350º Regto. Aerotransp.
Dinamarca	Ucrania	16º Regto. Mecanizado

España puede, asimismo, ser inspeccionada. En este caso se llama inspección pasiva. Hemos recibido 17 inspecciones de lugar declarado, de las que Infantería de Marina ha participado en cinco:

PARTICIPACIÓN DE LA INFANTERÍA DE MARINA EN EL DESARME EUROPEO

PAÍS INSPECTOR	UNIDAD INSPECCIONADA
Federación Rusa	* Brigada 11 (Botoa-Valencia) * Brigada 12 (El Goloso-Madrid) * Ala 14 (Torrejón-Madrid)
República Checa	* 42 Brigada de Cazadores de Montaña (Huesca) * Ala 31 (Zaragoza)

De reducción

El objeto de una inspección de reducción es comprobar que el armamento que se va a destruir corresponde al declarado por el país, o que éste se ha reducido según los procedimientos impuestos por el tratado.

Como los procesos de destrucción son prolongados, un mínimo de 30 días y un máximo de 90, un equipo de una nación está presente en el inicio de la reducción para comprobar la presencia del armamento e identificarlo, y otro equipo de otra nación comprueba que el material ha sido destruido correctamente.

España ha liderado 45 inspecciones, de las que la Infantería de Marina ha participado en veintiséis:

NACIÓN	LUGAR	EQUIPO	ARMAMENTO REDUCIDO
Alemania	Wunsdorf (Tropas rusas estacionadas)	D-47 D-90 D-403	220 BTR +80 BMP-1 260 BTR 60 + 230 BMP-1 171 BTR 60 + 175 BMP-1 7BTR + 70
Bielorrusia	Borisov	D-577 D-626	99 T-64 + 49 BMP-1 + 3 BTR-70 98 T-64 + 48 BMP-1
Bulgaria	Targoviste	D-17	40 T-34
Fed. Rusa	S. Petersburgo Rezhev Luga	D-205 D-242 D-255 D-546	20 T-55 + 160 T62 + 35 T-64 4 T-55 + 180 T-62 + 45 T-64 55 BMD-1 + 1 M 160 + 2M 240 + 1 D1 + 3 B4M + 50 M-120 + 282 B11 40 MT-LB
Hungría	Godollo Szabadasallas Hadhaszteglas	D-38 D-467	14 T-34 22 T-55 + 27 PSZH
Polonia	Dabrowa Gornicza	D-752 D-753	90 T-55 12 M-30 + 64 M-120

NACIÓN	LUGAR	EQUIPO	ARMAMENTO REDUCIDO
Rep. Checa	Sterneberk	D-323	30 OT-62
		D-350	40 OT-64 + 20 OT-810
		D-617	34 OT-62 + 36 OT-64
	Prerov	D-650	34 OT-62 + 33 OT-64
		D-331	2 SU -7
	Novi Jicin	D-370	1 MIG-21
República Eslovaca	Presov	D-353	22 T-55
		D-372	41 T-54
	Trencin	D-394	44 T-554
		D-559	45 OT-810
	D-624	43 OT-62 + 6 FUG-D442	

Del mismo modo que en las inspecciones de lugar declarado, también España participa en equipos multinacionales. El total de inspecciones realizadas de este modo han sido 71. La Infantería de Marina ha participado en 16:

NACIONES	LUGAR	EQUIPO	ARMAMENTO REDUCIDO
UK en CSFR	Moldava Nad Bodvou	D-5	106 obuses 122+ 20 cañones 122
NL en Rusia	Balashica	D-35	30 BTR-60
DA en Ukran.	Zhitomir	D-56	40 BMP-1+20 PT-76
NO en Hungría	Szabadszalas	D-143	18 T-54
DA en CZ	Sternberk	D-351	40 OT-62+20 OT-810
		D-364	20 OT-64+40 OT-810
EE. UU. en Pol.	Dabrovna Garmizca	D-423	95 T-55+2 OT-64+
		D-423	16 C.122+24 M.120
IT en CZ	Caslav Vodochodi	D-534	2 MIG-23
		D-536	14 MIG-21
EE. UU. en Rusia	Luga	D-547	40 MTLB
UK en CZ	Therezin	D-561	90 obuses 122
		D-612	46 C. 100
	Stermerk	D-614	36 OT-62+11 OT-810
		D-616	59 OT-64
BE en BLRUS	Borisov	D-627	94 T-64+48 BMP-1
IT en CZ	Novi Jicin	D-649	14 T-54+33T-55

También España ha recibido inspecciones pasivas de reducción: en virtud de lo dispuesto en el tratado, ha reducido un total de 481 carros de combate y 87 piezas de artillería de calibre superior a 100 milímetros.

De este armamento, 311 carros y 24 piezas de artillería lo han sido por haber sido transferidos por los EE. UU., procedentes de sus fuerzas estacionadas en Alemania.

PARTICIPACIÓN DE LA INFANTERÍA DE MARINA EN EL DESARME EUROPEO

España, por tanto, no ha tenido que reducir vehículos acorazados de combate, helicópteros de ataque, ni aviones de combate

El número total de inspecciones recibidas es de 17, de las que la Infantería de Marina ha estado presente en catorce:

PAÍS INSPECTOR	LUGAR DE INSPECCIÓN	MATERIAL DESTRUIDO
Fed. Rusa	4º Regto. Caballería Acorazado	7 Carros M- 47
Fed. Rusa	Centro de Mantto. de Armto. y Mat. de Artilería	22 cañones 122 mm
Fed. Rusa	Centro de Mtto. de sistemas acorazados	63 Carros AMX-30
Fed. Rusa	Parque Central Mando de Ingenieros	90 Carros M-47
Fed. Rusa	4º Regto Caballería Acorazado	25 Carros M-47
Fed. Rusa	2º Brig. Caballería	36 Carros M-47
Fed. Rusa	5/41 Grupo de Mant.	12 Cañones 122 mm
Fed. Rusa	31 Agrup. Ap. Log.	12 Cañones 122 mm
Hungría	8º Regto. Caballería Acorazado	18 Carros M-47
Hungría	21º Regto. Inf. Mec.	1 Carro AMX-30
Hungría	Centro de Mtto. de Sistemas Acozados	1 Carro M-60 14 Carro M-47
Fed. Rusa	7º Regto. Caballería Acorazado	16 Carros M-48 19 Carros M-47
Fed. Rusa	21º Agrup. Ap. Log.	24 Cañones 122 mm
Fed. Rusa	22º Brig. Inf. Acor.	44 Carros M-47

Intercambio de información

El día 15 de diciembre de cada año, cada país firmante del tratado debe entregar en Viena la información indicada en el mismo a todos los demás países, de modo que incluya los datos de localización, dependencia, organización, material y personal de las unidades aéreas y terrestres. Las Fuerzas Navales, incluidas las Infanterías de Marina, están excluidas del tratado.

Estos datos son proporcionados por los cuarteles generales respectivos y se disponen según unos formatos establecidos. En este trabajo, minucioso y delicado, también interviene el personal de Infantería de Marina.



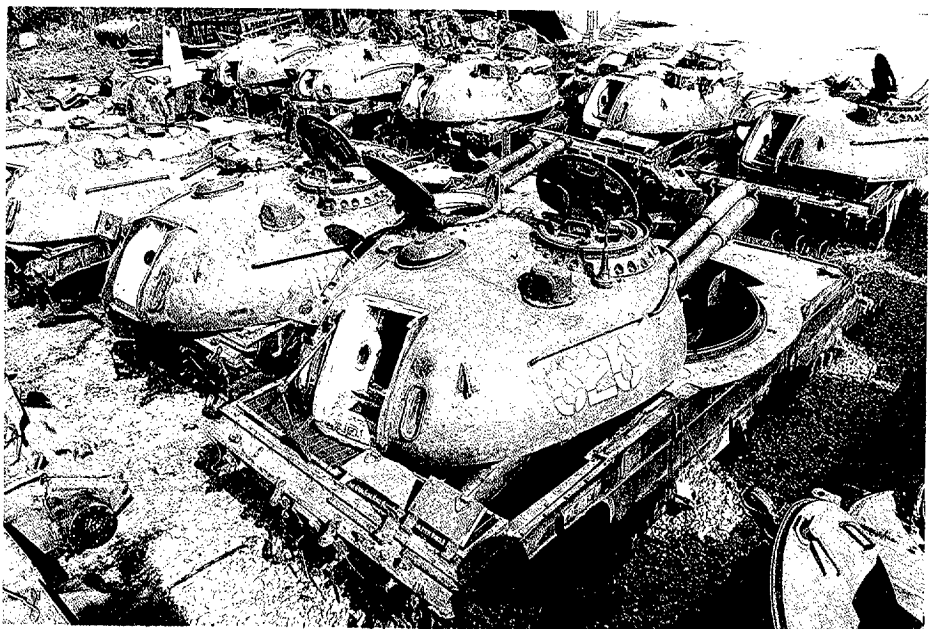
Lanzacohetes BM-21 ya reducidos.



Vehículos acorazados de combate BMP-1.



Carro de combate M-47 reducido en España.



Carros de combate T-55 reducidos.

Documento de Viena

Así como el tratado FACE busca la reducción del riesgo de una confrontación en Europa mediante la reducción de armamentos, el Documento de Viena pretende crear las condiciones necesarias para el fomento de las medidas de confianza entre las naciones.

El ámbito de este acuerdo es más amplio que el de FACE, pues abarca naciones no europeas: algunas de las naciones asiáticas sucesoras de la antigua URSS, así como la mayoría de los países europeos no alineados.

Las actividades relativas a este acuerdo, también de duración ilimitada, son principalmente visitas de evaluación a unidades, inspecciones, visitas a bases aéreas y observación de maniobras militares, además del intercambio anual de información.

Este documento se revisa cada dos años; así pues, estamos ahora con el Documento de Viena 94.

Visitas de evaluación

El objeto de una visita de evaluación es comprobar que la información sobre las Fuerzas Armadas y el despliegue de los sistemas de armas principales suministrados a los países firmantes en el intercambio anual de información es cierta. Los equipos son de dos evaluadores de la misma nacionalidad, pudiendo llevar un tercero como traductor. Tienen un preaviso de cinco días, con la particularidad de que en la notificación se designa la unidad que va a ser inspeccionada.

España ha realizado un total de diez evaluaciones, de las cuales Infantería de Marina ha realizado cuatro:

PAÍS	LUGAR	UNIDAD
Albania	Farka	60 Regto. de Helicópteros
Eslovenia	Vrinka	50 Bon. Acorazado
Irlanda	Cathal Bruga	2ª Brigada
Austria	Mautern	3ª Brigada Mecanizada

Visitas a bases aéreas

El objeto de estas visitas es, análogamente a las evaluaciones, fomentar la confianza.

España ha realizado 11 visitas a bases aéreas de otros países. Por ser una actividad muy específica, Infantería de Marina no participa en esta actividad.



Vehículos acorazados de combate BMP-1 preparados para ser reducidos.



Carros de combate T-55 preparados para ser reducidos.

Observación de maniobras

Unas maniobras son observables cuando el número de tropas participantes supera los 13.000, o bien en el ámbito anfíbio, los 3.500. El número máximo de observadores es de dos hombres.

España ha participado en cinco observaciones, de las que dos han sido por Infantería de Marina: ejercicio OTAN «Action Express», en Dinamarca, y ejercicio FMOE «Orcan 93», en Suecia.

Intercambio de información

Análogamente al Tratado FACE, España entrega cada 15 de diciembre a todos los demás Estados OSCE, 52 en total, el intercambio de información relativo al documento de Viena, con los datos que serán válidos a 1 de enero del año siguiente.

Este intercambio es muy similar al intercambio FACE; las principales diferencias son los formatos en los que se redactan, y el armamento que incluye. Tampoco entran en este tratado las Fuerzas Navales.

También el Cuerpo interviene en la elaboración de este documento.

Pasivas

Análogamente al Tratado FACE, España también puede sufrir inspecciones, evaluaciones y visitas a bases aéreas. Ha recibido una evaluación pasiva por parte de la Federación Rusa a la brigada de Caballería «Castillejos», en Zaragoza, y ha organizado una visita a la base aérea de Albacete. En ambas ha participado el personal de Infantería de Marina.

Participación en foros internacionales

Personal de Infantería de Marina destinado en la unidad asiste con regularidad a diversos foros internacionales sobre verificación.

— En el ámbito OTAN:

- Reuniones ordinarias, de expertos y seminarios del Comité de Coordinación de la Verificación (VCC).

— En el ámbito UEO:

- Seminarios jefes Unidades de Verificación.
- Reuniones de expertos en verificación FACE/CSBM.
- Un jefe del Cuerpo ha sido nombrado asesor del Grupo de Verificación durante el período de la presidencia de España de la UEO.



Obús B-4 de 203 mm ya reducido.



Carro de combate T-80.



Morteros de 120, 38/43 reducidos.

Resumen

La participación del Cuerpo de Infantería de Marina en el desarme europeo puede cifrarse en los siguientes números:

INSPECCIONES FACE ACTIVAS

	Nº INSPEC.	PARTICIP. INF. MAR.	%
Lugar declarado	57	21	37%
Reducción	116	42	36%

INSPECCIONES FACE PASIVAS

	Nº INSPEC.	PARTICIP. INF. MAR.	%
Lugar declarado	17	5	29%
Reducción	17	14	82%

PARTICIPACIÓN DE LA INFANTERÍA DE MARINA EN EL DESARME EUROPEO

ACTIVIDADES DOCUMENTO DE VIENA ACTIVAS

	Nº ACTIVIDADES.	PARTICIP. INF. MAR.	%
Evaluaciones	10	4	40%
Obs. Maniobras	5	2	40%
Visita B. Aéreas	11	0	0%

ACTIVIDADES DOCUMENTO DE VIENA PASIVAS

	Nº ACTIVIDADES	PARTICIP. INF. MAR.	%
Evaluaciones	1	1	100
Visita B. Aéreas	1	1	100

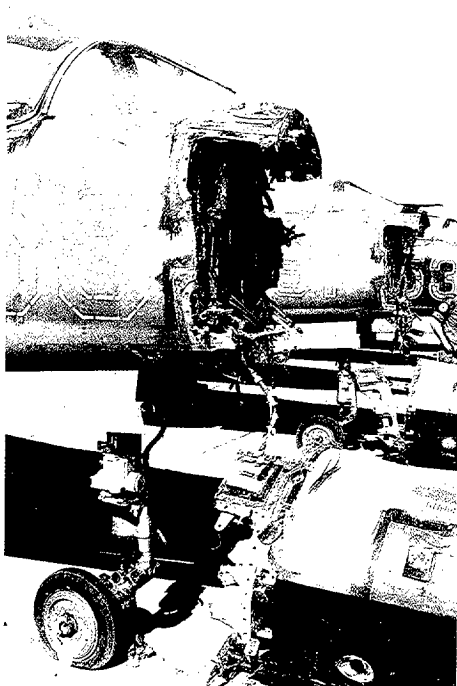
ARMAMENTO REDUCIDO E INSPECCIONADO POR INF. DE MARINA

TIPO DE ARMAMENTO	NÚMERO
Carros de combate	1.733
Vehículos acorazados	2.092
Artillería y morteros	787
Aviones de combate	19

De lo anteriormente expuesto se desprende que con un máximo de cuatro infantes de Marina destinados en la unidad, actualmente hay tres, se ha participado en más del 51 por 100 de las actividades de la misma.

La servidumbre de un trabajo meticuloso, que incluye planeamientos minuciosos, coordinaciones a nivel nacional y extranjero, defensa en los foros internacionales de los intereses de España, así como la ejecución de inspecciones con frecuencia en condiciones difíciles y con toma de decisiones que pueden tener trascendencia internacional, hacen de esta actividad un trabajo apasionante, que pone a prueba la capacidad de los dedicados a ella.

Las actividades antes relacionadas han creado un importante reto a



Avión de combate MIG-27 reducido.

los infantes a ellas entregados, pues, además de las responsabilidades inherentes a las misiones encomendadas, no pueden olvidar que son portavoces de España.

La confianza puesta por la Armada en este pequeño grupo de infantes ha ofrecido la oportunidad de representarla dignamente en ámbitos poco habituales a los acostumbrados por los infantes de Marina, y en actividades donde es necesario poner de manifiesto un elevado grado de profesionalidad y buen hacer.

La Infantería de Marina puede sentirse orgullosa de la labor que en el campo del desarme europeo están realizando sus infantes.



LA UNIDAD DE OPERACIONES ESPECIALES

Arturo CAÑAS NUCHE



Antecedentes



A desde que tuve uso de razón, mi abuelo, y sobre todo mi padre, general en la reserva y ambos infantes de Marina, me inculcaron el amor a la Patria y el espíritu militar, sublimes conceptos, un tanto olvidados hoy en día por la mayoría de nuestros jóvenes; también me hicieron comprender y querer al Cuerpo que durante muchos años

tuvieron el orgullo de servir. En el año 1959 tomé la decisión de presentarme a las oposiciones para la Escuela Naval Militar y, siguiendo la tradición, ingresé en Infantería de Marina. Desde el primer momento mi máxima ilusión fue hacer el curso de Mando de Unidades de Operaciones Especiales, más conocido por el de «guerrilleros», para en cuanto lo finalizara poder formar parte de la familia de los Boinas Verdes en la Unidad de Operaciones Especiales (UOE), donde desde 1972 he tenido la oportunidad de estar destinado en cinco ocasiones: oficial de operaciones, capitán del primer estol, segundo jefe y jefe de la plana Mayor, y dos como comandante de la Unidad (de comandante y, ahora, teniente coronel).

Mi intención con este breve artículo es dar a conocer a los lectores qué es la UOE del Tercio de



Boina verde de la UOE.

Armada, su pasado, organización, misión y fundamentalmente quiénes la integran porque, en definitiva, los hombres que han servido y sirven en ella son los artífices principales de la bien ganada y merecida fama como unidad de elite.

Aunque parezca paradójico, la UOE, dentro del ámbito de la Armada, y fuerza de ésta con mayor razón, no es tan conocida como a simple vista pudiera parecer; en más de una ocasión, al preguntarme por la UOE y confundiendo las iniciales, lo han hecho refiriéndose a la UEO.

Algo de su historia

El embrión de lo que actualmente es la Unidad de Operaciones Especiales fue la Compañía de Escaladores Anfibios creada en el Tercio del Norte en el



Inseparables en la acción: el Binomio.

año 1952. La organización de esta compañía era la clásica de las pequeñas unidades de la época, una Plana Mayor y tres secciones. Sus componentes eran soldados de reemplazo cargados de una gran dosis de ilusión; su adiestramiento se basaba en el individual del combatiente, incluyendo el específico del escalador, con la escasez de medios propios de una unidad incipiente. En 1957 se ordena su traslado al Departamento Marítimo de Cádiz, quedan-

do bajo las órdenes del coronel jefe del Grupo de Apoyo e instalándose en las dependencias de la Estación Radio Naval Transmisora de Chiclana de la Frontera.

En 1966 pasa a denominarse Compañía de Operaciones Especiales y toma el mando el entonces capitán don Julio Yáñez Golf, impulsor de lo que hoy en día es la UOE. Con un espíritu sin límites y denodado empeño, fue formando un puñado de hombres que, imbuidos del ánimo que les transmitía y con el único objetivo de sacar adelante esa recién creada compañía, consiguió transformar a sus hombres y convertirlos en verdaderos «comandos».

En el año 1967, el entonces coronel don Francisco Martínez de Galinsoga autoriza al capitán Yáñez a distinguir a los miembros de su compañía con el uso de la boina verde. Esta distinción se declara reglamentaria el 30 de octubre de 1972, en que por Orden Ministerial se sustituye el gorro de faena por la boina alzada, disponiéndose que para buceadores de la Armada y Unidades Mecanizadas sea de color azul marino, y verde para la Unidad de Operaciones Especiales del Tercio de Armada.

En el año 1968, siendo ministro de Marina el almirante don Pedro Nieto Antúnez, se reorganiza el Cuerpo de Infantería de Marina y se crea el actual Tercio de Armada. Un año más tarde se encuadra dentro de la Agrupación de Desembarco con la denominación actual de Unidad de Operaciones Especiales (UOE). Su organización varía de la anterior; además de las Secciones de Reconocimiento y Asalto y la de Escaladores Anfibios, se incluye la de Zapadores Anfibios (Buceadores de Combate), que hasta entonces dependía del Grupo de Apoyo.

En 1970, y debido a las misiones especiales encomendadas a las secciones operativas, se eleva el mando de éstas de teniente a capitán y se cambia el nombre de Sección por Estol. La palabra Estol, aunque pueda fonéticamente confundirse con las siglas V/STOL, muy usadas en terminología aeronaval, nada tiene que ver con ellas. Estoles, vocablo histórico utilizado por los almogávares, eran pequeños grupos operativos formados por personal cuidadosamente escogido entre sus tropas para realizar misiones de reconocimiento previo. Fueron utilizados con éxito en más de cien campañas mediterráneas.

En el año 1983, la UOE pasa a denominarse Comando Anfibio Especial (COMANFES), elevándose a teniente coronel la categoría de su mando, que pasa a depender directamente del general jefe del Tercio de Armada (GETEAR). Con la creación de los núcleos de buceo de las zonas marítimas desaparecen las misiones subacuáticas que tenía asignadas el Estol de Zapadores Anfibios, pasando éste a ser uno de Operaciones Especiales, conservando la unidad su aptitud para el buceo.

En el año 1992 cambia de nuevo su nombre y vuelve a denominarse Unidad de Operaciones Especiales.

La UOE, en la actualidad, se compone de: Mando y Plana Mayor, Estol de Plana Mayor y Servicios, tres Estoles de Operaciones Especiales y una Sección de Capacitación, siendo ésta la responsable de la preparación e instrucción de los soldados que se incorporan a la unidad.

El escudo de la UOE



El escudo de la UOE: la maza

El primer escudo adoptado por la Compañía de Escaladores Anfibios (1965-1970) fue el de un águila ascendente, y entre sus garras un fusil terciado.

En el año 1970, con la nueva organización de la UOE, y fundamentalmente por las misiones de incursiones anfibias, que tomaban cada vez más auge con el fin de realizar destrucciones, sabotajes, golpes de mano y, en definitiva, cualquier misión que requiriera una acción limitada y violenta sobre cualquier objetivo, se impone un nuevo escudo: tajado con la parte superior diestra en oro y la inferior

sinistra en azul y sobre ambas un maza de guerra en sable que desde la mar irrumpe y golpea en tierra. Este escudo permanece vigente hasta 1983.

En el año 1983, y durante el tiempo que a la unidad se le conoce como Comando Anfibio Especial (1983-1992), desaparece el escudo de la maza. Durante estos nueve años, el nuevo escudo de compone de: tajado con la parte superior diestra en oro y la parte inferior siniestra en azul y sobre ambas el escudo de Infantería de Marina, al que se superponen los laureles y machete vertical de las Unidades de Operaciones Especiales.

De nuevo, en 1992, reaparece el escudo de la maza que es el que ondea en el actualidad en los guiones de la UOE

Los estoles

Los estoles de Operaciones Especiales de la UOE se componen de tres secciones, encuadrando cada una a un sargento, un cabo primero y once cabos. El total del estol es de cuarenta y un hombres, incluyendo al capitán y su reducida Plana Mayor. Todos los cabos primeros y cabos son militares de empleo, tropa profesional.

Los hombres que componen estos estoles son los herederos de las virtudes y valores de los que hace más de veinticinco años formaban la antigua Compañía de Escaladores Anfibios: «hombres con brillo en los ojos y fuego en el corazón», como solía repetir el capitán Yáñez.

La esgrima de fusil, el salto de camiones en marcha y otras, eran técnicas de adiestramiento de aquellos comandos.

Los actuales estoles han abandonando en cierta medida esa forma de adiestrarse y han pasado a ser más técnicos; hoy en día se necesita ser más especialista en los métodos tácticos que exigen los conflictos modernos; nuevos medios, nuevos conceptos, nuevos sistemas y nuevas formas de enfrentamiento reclaman y continuarán haciéndolo una adaptación más amplia y diversa para las posibilidades operacionales. Este cambio obliga, imprescindiblemente, a formar un com-



Paso de ríos.

batiente más versátil. Han quedado atrás los tiempos en que las navegaciones en embarcaciones neumáticas en noches cerradas se hacían con unas brújulas con las que, por arte y magia de su imprecisión, la mayoría de las veces se llegaba a un acantilado inabordable en lugar de a la playa donde había que desembarcar.

Pasaron también los tiempos en que los saltos paracaídas se hacían con una precariedad tal que el saltador con suerte caía en la zona y si no la tenía, aterrizaba en un bosque, desde donde, la mayoría de las veces, ni se veía la zona de lanzamiento.

Lo que no ha quedado atrás ha sido el esfuerzo en continuar con el compromiso que en un tiempo ya lejano se adquirió con la Infantería de Marina y la Armada de elevar día a día la eficacia y operatividad de la UOE.

Aún y siguiendo con la vieja tradición, a la orden de «rompan filas», los estolés deshacen la formación al grito de «almogávar» y «comando».

Aunque conocido por todos los lectores su significado, me permito recordar lo que de ellas dice el diccionario:

«Almogávar: en la Edad Media, soldado que se empleaba en hacer entradas y correrías en tierras enemigas. Su contemporáneos elogian el arrojo y combatividad, así como su resistencia física y sobriedad, destacando en el combate a corta distancia.

Comando: formación militar de pocos efectivos a los que se encargan habitualmente misiones especiales y arriesgadas. Sus hombres son cuidadosamente escogidos, equipados e instruidos con vistas a acciones peligrosas y difíciles por tierra, mar o aire, cuyo objetivo es siempre limitado, tanto en tiempo como en espacio.»

Sección de Capacitación

La procedencia de la tropa que integra los Estoles de la UOE es la de Militar de Empleo Tropa Profesional (METP) que, tras mes y medio en la Escuela de Formación de Cabos de Infantería de Marina (ESFORCA), pasa a formar parte de la Sección de Capacitación.

Esta sección es la responsable de la organización y conducción del curso en el que se capacita a los aspirantes para la aptitud de Operaciones Especiales.

Con el curso, de una duración de dos meses, que abarca un amplio y apretado programa de asignaturas, temas y pruebas, se consigue la formación de los soldados para su posterior destino en los estoles operativos de la unidad.

A lo largo de estos dos meses, el capacitante alterna las clases teóricas con las prácticas, siendo estas últimas las más frecuentes. El 70 por 100 del curso se realiza fuera de las aulas.

Una concienzuda preparación físico-militar para que sepan valorar sus propias posibilidades, unos profundos conocimientos topográficos, un intenso programa de tiro, prácticas de escalada, manejo de embarcaciones neumáticas y una amplia preparación para el combate individual son la base de este curso, que incluye además clases de comunicaciones, técnicas de explosivos y supervivencia, tanto en la mar como en tierra. Todo esto hace de los Boinas Verdes una casta de hombres preparados para llevar a cabo cualquier misión que se les encomiende.

De la dureza y dificultad de este curso baste decir que consigue terminarlo tan sólo un 30 por 100, como término medio.



Alumnos de capacitación.

Fácilmente se comprenderá que, por suerte para los que lo superan y para desgracia de los que no lo consiguen, el finalizar este duro período de instrucción y adiestramiento no está al alcance de cualquiera; se requiere para ello una preparación y condiciones por encima de las normales.

En los muchos actos de imposición de Boinas Verdes a los que he tenido ocasión de asistir he podido comprobar la transcendencia e importancia que tiene para los aspirantes el superar el curso. Entonces es cuando muchos de ellos, emocionados y con lágrimas en los ojos, pueden gritar con orgullo el lema de la unidad: «Soy capaz». Entonces, también, es cuando comprenden la razón de la inscripción que con letras de bronce hay en el barracón y que muchas veces han leído: «En la UOE no entra quien quiere, sino quien puede, somos especiales»; en este momento, en definitiva, es cuando se sienten por méritos propios auténticos comandos.

A partir de ese momento será cuando en cada acción en la que participen tendrán siempre presente la fórmula que, en el acto de imposición de Boinas Verdes, se les lee y que será su norma habitual de actuación: «El boina verde será el prototipo del combatiente, actuará en condiciones incomparablemente más difíciles que el soldado normal, experimentará el vacío a su alrededor sin más compañía que su arma y su mochila, se encontrará en situaciones en las que deberá tomar decisiones por su cuenta, pasará días enteros sin comida y



Patrulla de la UOE en salto APM.

sin agua, permanecerá despierto noche y día y pondrá siempre a la Patria, su Unidad y el honor, por encima de sus intereses personales».

Los hombres de la UOE

Desde la creación de la Unidad de Operaciones Especiales, hace ya más de veinticinco años, la UOE se ha enorgullecido y ha tenido a gala contar entre sus filas con unos hombres, todos ellos voluntarios, animados de un enorme espíritu aventurero, donde el riesgo, el cansancio y el desaliento han sido factores fácilmente superados y que nunca han supuesto un obstáculo para el cumplimiento de la misión.

La concienzuda preparación, tanto física como mental ha sido la base para hacer del Boina Verde un combatiente con unas virtudes militares muy superiores a las normales. Son hombres que conocen perfectamente sus grandes posibilidades y escasas limitaciones; aprenden a desenvolverse en los tres medios en los que actúan: Tierra, Mar y Aire.

El adiestramiento en tierra se basa en un amplio programa práctico de temas que abarca desde el más sencillo ejercicio de tiro hasta las más complicadas técnicas especiales de infiltración. A la táctica, topografía, demoliciones, comunicaciones y adiestramiento físico-militar se les conceden una peculiar atención en la formación de los Boinas Verdes de la UOE. Se le presta una extraordinaria importancia al adiestramiento nocturno porque, no en vano, la

noche es la mejor aliada de los comandos para conseguir la sorpresa. Cuanto más desapacible, fría y oscura sea, mayores posibilidades de éxito tendrán.

La mar es otro medio en el que hay que aprender a desenvolverse perfectamente. A veces impone respeto abandonar un submarino a bordo de una embarcación neumática en una noche sin visibilidad, con olas de tres o cuatro metros y con el equipo de combate individual. Ese respeto es el que hay que superar. Para ello, en el adiestramiento en la mar se incluyen diversos ejercicios, tanto en superficie como en inmersión: manejo de embarcaciones, paso de rompientes, navegaciones nocturnas, supervivencia y saltos paracaidistas al agua son los más frecuentes.

En cuanto al aire, todos los hombres de la UOE son cazadores paracaidistas, muchos de ellos con la aptitud de apertura manual (caída libre) e incluso con capacidad HALO/HAHO (*High altitude low opening-high altitude high opening*). Estos saltos a alta cota se realizan a alturas superiores a los 12.000 pies y precisan de equipo de oxígeno incorporado al paracaídas.

Como diría Clausewitz, «Es de vital importancia que el combatiente en la guerra no tropiece con situaciones que, por ser la primera vez que salen a su encuentro, le suman en el terror o la perplejidad».

Bien es verdad que este adiestramiento exige en la mayoría de las ocasiones mucho sacrificio y esfuerzo, llegando a veces a situaciones extremas en las que se le obliga al Boina Verde a que actúe al límite de sus fuerzas.

Es admirable comprobar la abnegación con que cumplen las órdenes, aceptan las decisiones y afrontan las dificultades con el único ideal de ser los mejores entre los elegidos.

Todo ello les acredita como super-hombres y con orgullo aceptan ser reconocidos como tales, demostrando día a día que son: «Valientes por tierra, mar y aire».

A modo de resumen

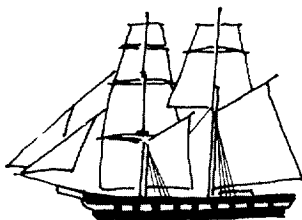
Con miras de futuro y con el fin de conseguir un mayor grado de eficacia en su empleo, la UOE, en la actualidad, dirige sus esfuerzos para alcanzar los siguientes objetivos:

- 1.—Mantener y mejorar su capacidad de proyección en los tres ámbitos de actuación posibles: marítimo, aéreo y terrestre, con especial atención a aquel que le es más singular: la mar.
- 2.—Optimizar sus posibilidades de empleo como unidad de reconocimiento de la Fuerza de Desembarco.
- 3.—Ejecución de Operaciones de Acción Directa en beneficio de la Fuerza Anfibia Operativa.

- 4.—Integrarse en unidades conjuntas-combinadas para actuar dentro del marco de las Operaciones Especiales.

La UOE, a lo largo de su historia, ha participado en muchos ejercicios, tanto con unidades nacionales como extranjeras y ha estado alertada en múltiples ocasiones.

Por suerte o por desgracia, aún no ha tenido oportunidad de demostrar su valía en el campo de batalla; pero si la Patria así lo exigiera y llegara la ocasión, estad seguros de que los Boinas Verdes de la Unidad de Operaciones Especiales de la Infantería de Marina demostrarán de lo que son capaces y, sin duda alguna, escribirán páginas heroicas en los anales de nuestras Fuerzas Armadas.



LA AGRUPACIÓN DE INFANTERÍA DE MARINA DE MADRID, FUERZA DE DEFENSA Y SEGURIDAD Y CENTRO DE FORMACIÓN DE LA POLICÍA NAVAL

Diego J. CARRARA MARON



Breve historia de la Unidad



LGUNOS historiadores citan como antecedente del Cuerpo de Infantería de Marina en Madrid al Tercio Provincial de Madrid, mandado por don Pedro de Paniagua y Zúñiga; no obstante, las primeras noticias que se tienen de destacamentos de guarnición de la Infantería de Marina en la capital del reino, con la misión de proveer la guardia de palacio, datan de 1763, con motivo de concedérsele a la Infantería de Marina el título de Cuerpo

de Casa Real.

En 1808 se destaca una compañía de granaderos de Infantería de Marina de Cartagena a la capital para dar escolta a don Manuel Godoy, pero los acontecimientos del 2 de mayo de 1808 aconsejan a Murat replegarla nuevamente a Cartagena, evento que aprovecha Primo de Rivera para unir la unidad al Ejército Nacional de Valencia, tomando parte la compañía en la batalla de Tudela y en la valiente defensa de la Puerta del Carmen y del Portillo, en el primer sitio de Zaragoza.

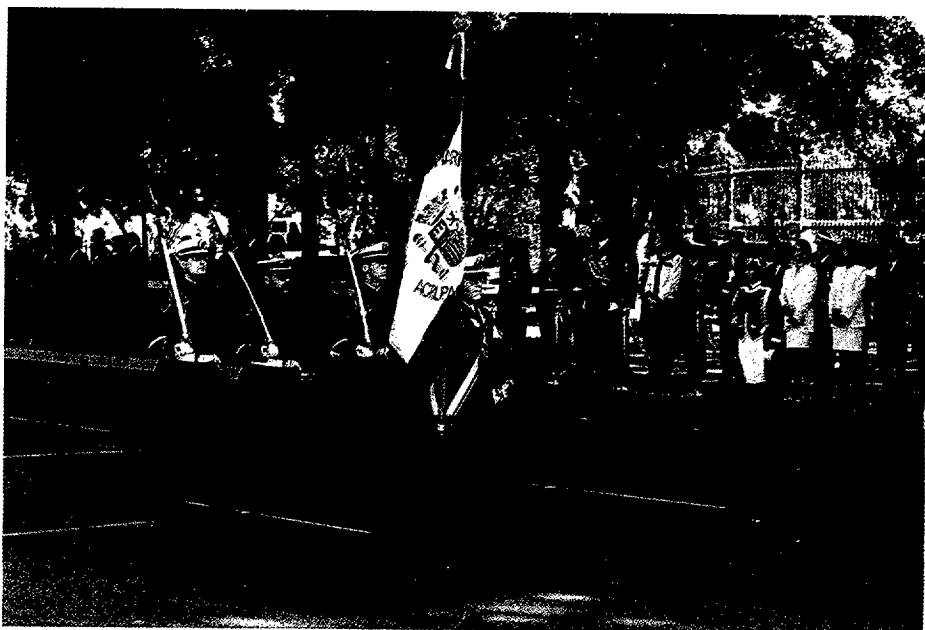
Hasta 1836, en que la Infantería de Marina de Madrid toma parte en la primera guerra carlista, esta fuerza sufre diversas reorganizaciones y es en 1886 cuando el ministro de Marina Beránger reorganiza el Cuerpo y crea en Madrid una unidad tipo compañía. Esta organización perdura hasta el año 1940, en que se crea el Batallón del Ministerio, que iza por primera vez la bandera nacional en el acuartelamiento de Arturo Soria el 7 de marzo de 1944.

El 7 de octubre de 1946, se le hace entrega a la unidad de su primera bandera, donada por el entonces ministro de Marina almirante Regalado y el 23 de abril de 1983 se sustituye aquélla por la actual.

En 1964 el Batallón del Ministerio pasó a denominarse Agrupación Independiente de Madrid y, en 1968, Agrupación de Madrid (AGRUMAD).

La AGRUMAD, una unidad en plena actividad

La Agrupación de Infantería de Marina de Madrid (AGRUMAD), como fuerza de defensa y seguridad de la Armada, bajo el Mando Operativo del almirante jefe de la Jurisdicción Central, y dependencia orgánica del comandante general de la Infantería de Marina, presta la seguridad en las instalaciones vitales del Cuartel General de la Armada, en la capital del Reino.



Esta unidad, permanentemente de servicio, desarrolla un intenso e ininterrumpido trabajo durante los doce meses del año, alternando las guardias, destacamentos, patrullas, comisiones de honores, con el adiestramiento básico y específico de los hombres y mujeres de su dotación. Y, así, durante el año 1994, entre otras, se realizaron las siguientes actividades:

- Guardias permanentes en el EMA, JAL y AGRUMAD.
- Destacamentos permanentes en las Estaciones de Radio del EMA..... 4.
- Misiones Unidad Cinológica 15.
- Vivacs y ejercicios de tiro 51.
- Campamentos de Agrupación..... 3.
- Escolta a convoyes 11.
- Patrullas exteriores y dispositivos de seguridad.....631.
- Comisiones de honores..... 12.
- Comisiones Banda de Música 30.

Además de estas actividades, la AGRUMAD es también centro de formación de la Policía Naval y de Militares de Empleo de Seguridad. Los cursos desarrollados durante el pasado año son los siguientes:

- Seis cursos de Policía Naval M. Reemplazo680 alumnos.
- Un curso PN para suboficiales y cabos 1º..... 13 alumnos.
- Un curso de Seguridad M. Empleo..... 9 alumnos.
- Seis cursos de Escoltas de autoridades 90 alumnos.

Para llevar a cabo sus cometidos, la unidad está organizada en Mando y Plana Mayor, y Grupo de Seguridad: Plana Mayor, compañía de Policía Naval, Curso de Policía Naval, y Seguridad y Compañía de Seguridad. Grupo base formado por la compañía de PLM y Sv, servicios, Secc. de Comunicaciones, Compañía de Transportes-Auto y Compañía de Instrucción.

Finalmente, la AGRUMAD cuenta con una unidad de música: banda de cornetas y tambores y banda de música. Esta unidad, una de las mejores de las Fuerzas Armadas, compuesta por 50 profesores músicos, es requerida constantemente, tanto por el Ministerio de Defensa como por otros ministerios y organizaciones culturales, para ofrecer recitales de banda de música y de BIG-BAND; este último grupo actuó el pasado mes de abril en el teatro «Albéniz» de Madrid, dentro del festival de primavera de la Comunidad.

La Policía Naval

La Policía Naval fue creada por O. M. número 1060/60 de 29 de marzo de 1960, en tiempo del entonces ministro de Marina almirante Abarzuza. Inicialmente su entidad era de tipo sección, radicando cada una de ellas en las capitales de los departamentos marítimos y bases navales.

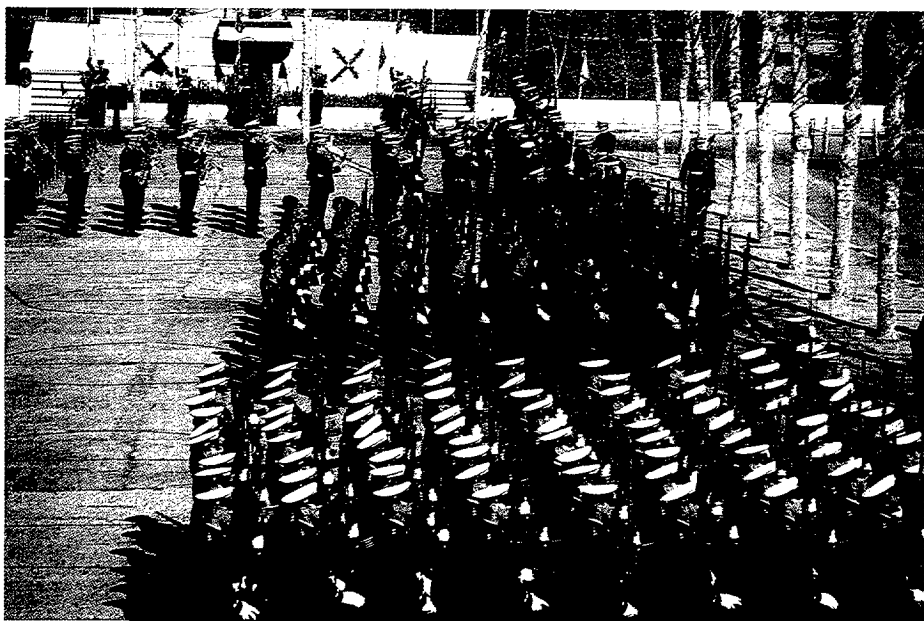
En aquella época, la misión de la Policía Naval era única y exclusivamente garantizar el perfecto estado de policía y comportamiento en tierra del personal de marinería y tropa y en su caso resolver aquellos incidentes en los que interviniera personal de la Marina.

Posteriormente, la Policía Naval fue reorganizada por O. M. número 3690/69, de 22 de diciembre, encuadrándose dentro de las Fuerzas de Defensa y Seguridad de la Infantería de Marina. En esta reorganización fueron ampliadas sus facultades y, así, además de la misión inicial, se le asignaron las de control de entrada y vigilancia de las puertas principales de las dependencias de la Armada; control y vigilancia de las zonas reservadas del Estado Mayor de la Armada; escoltas de autoridades; vigilancia interior de arsenales y dependencias; dirigir y regular el tráfico en recintos militares; colaborar con las fuerzas de orden público en desfiles y actos militares, y otras misiones que las autoridades jurisdiccionales le asignasen.

Finalmente, y de acuerdo con el artículo 585 de las Reales Ordenanzas de la Armada, se facultó a la Policía Naval para intervenir (ante flagrante delito), en ausencia de los Cuerpos de Seguridad del Estado de acuerdo con lo previsto en la Ley de Enjuiciamiento Criminal.

La formación del policía naval

Además del curso de aptitud de Policía Naval para suboficiales y cabos primeros y de aptitud de seguridad para militares de empleo en su fase de formación para cabos segundos, en esta unidad se forman los policías navales y escoltas de autoridades de la Armada.



La selección inicial del futuro policía naval se hace de forma que el aspirante posea un nivel cultural e intelectual apropiado, buenas condiciones psicofísicas y las adecuadas dotes organizativas y de mando.

La duración del curso es de un mes. Durante este período se le imparten las materias necesarias para su formación, repartidas las diferentes asignaturas en tres áreas:

- Área de Formación Militar Básica, que comprende la formación militar, emblemas y divisas y armamento.

- Área de Formación Militar Específica, encaminada a que los alumnos se formen como policías navales y adquieran el conocimiento de las técnicas de tiro necesarias y de los procedimientos de empleo de las comunicaciones.
- Área de Instrucción y adiestramiento, que comprende el adiestramiento físico-militar, la defensa personal y las prácticas de campo.

El curso consta de 136 períodos de una hora de duración cada uno, asignados de la forma siguiente:

- Tiros y vivacs. 38 períodos.
- Formación Militar 20 períodos.
- Formación Específica. 34 períodos.
- Instrucción y Adiestramiento 44 períodos.

A la finalización del curso, los alumnos se escalafonan de acuerdo con la nota media obtenida entre todas las asignaturas y la de espíritu militar, que comprende el grado de disciplina, la aptitud ante el servicio, la lealtad y cooperación, capacidad de decisión y capacidad de trabajo.

El resultado de esta formación intensiva es la obtención de un policía naval que posea el siguiente perfil:

- Firme sin violencia, prudente sin debilidad y de gran entereza moral.
- Adiestrado en el empleo de su arma reglamentaria y de las comunicaciones que utiliza.
- Buenas condiciones psicofísicas e instruido en las técnicas de defensa personal.
- Con conocimientos en las normas que rigen la Institución Militar y la estructura de las Fuerzas Armadas.
- Adiestrado en el empleo táctico de las unidades de la Policía Naval.

Una vez terminado el curso de Policía Naval se seleccionan entre sus componentes a los que hayan demostrado mejores aptitudes para formar parte del curso de Protección de Autoridades (escoltas) de la Armada.

Este curso, de 15 días lectivos de duración, se organiza en 90 períodos de una hora, agrupándose las asignaturas en dos áreas:

- Formación Específica, que incluye las técnicas de protección y tiro.
- Instrucción y adiestramiento, orientada al adiestramiento físico-militar, defensa personal y prácticas de campo.

Las técnicas de protección, asignatura fundamental, están encaminadas al adiestramiento del escolta en la seguridad y protección de las autoridades. Para

ello se le instruye en el sistema de planificación de la protección, protección en el movimiento a pie y en vehículo en diversas circunstancias, conducción de vehículos formales e informales, actuación en puntos peligrosos, dispositivos de entrada y salida de edificios, técnicas de subida y bajada de vehículos en marcha, reconocimiento de itinerarios y otras técnicas específicas acordadas con los cometidos propios del escolta. Asimismo se incluyen en esta asignatura, conocimientos de las estructuras fundamentales y métodos de actuación de las organizaciones terroristas.

Las técnicas de tiro están orientadas a instruir al escolta en los diferentes métodos de transporte del arma, normas de seguridad y en el tiro, de combate, instintivo y policial.

Por último, el área de instrucción y adiestramiento trata de elevar los niveles físicos del alumno en los aspectos de flexibilidad, agilidad, fuerza, velocidad y resistencia, así como mejorar el adiestramiento en las técnicas de defensa personal adquirido en el curso de Policía Naval.

Finalizado el curso, el futuro escolta, físicamente preparado y adiestrado en las técnicas de defensa personal y de tiro, será capaz de dar protección a una autoridad, tanto a pie como en vehículo, en toda clase de circunstancias.

Reflexión final

En esta apretada síntesis del historial de la Agrupación, he querido mostrar al lector el quehacer diario de los hombres de esta unidad que, con ilusión, entrega y dedicación al servicio, posibilitan el cumplimiento de la misión de esta Fuerza de Infantería de Marina en la Jurisdicción Central de la Armada.



FUTURA ESTRUCTURA DE COMUNICACIONES DEL TERCIO DE ARMADA

Antonio PLANELLS PALAU



Introducción



E igual forma que se modernizan los medios, armamento, vehículos, etcétera, las comunicaciones también deben hacerlo, entre otras razones porque son uno de los elementos con que cuenta y necesita el mando.

El sistema actual de comunicaciones del Tercio de Armada (TEAR) fue la razón que me impulsó a la elaboración de este trabajo. Por supuesto, todo lo que aquí se trata no es dogma de fe, tan sólo busca sembrar la inquietud, pues para que este trabajo pudiese servir de guía a una posible futura estructura de comunicaciones sería necesaria la participación de otras personas, no necesariamente especialistas en comunicaciones, sino informáticos, artilleros, logísticos, etcétera, que con su experiencia y conocimientos pudiesen «alimentarlo» y completarlo. En muchos aspectos, tampoco supondrá ninguna novedad para algunos lectores, pero se debe tener en cuenta que lo que se pretende es adaptar unos medios, con los que en el futuro contarán nuestras unidades, para que sirvan de punto de arranque a una futura estructura integrada de comunicaciones perfeccionable y no a una estructura rígida y estática.

Los objetivos que se persiguen son dos: en primer lugar, diseñar un sistema de comunicaciones eficaz, sencillo, flexible, etcétera, basado en equipos VHF y satélites; en segundo lugar, se pretende llegar a que todos los PCs (puesto de mando) sean totalmente móviles, es decir, puedan «operar andando». Comenzaremos primero por un análisis general de los requisitos y características que debería satisfacer el sistema de comunicaciones del TEAR, condicionados por las peculiaridades de las propias operaciones anfibia; a continuación se define la estructura a la que debe apoyar y seguidamente se exponen algunas de las características de los equipos PR4G., de la casa Amper (homologados por el Ministerio de Defensa y pendientes de adquisición). Y por último, procederemos a adecuar dichos medios a los objetivos antes mencionados.

Requisitos y características del sistema de comunicaciones

Las comunicaciones para una operación anfibia son el medio que emplea el comandante de una Fuerza de Desembarco (FD) para ejercer el mando, control y coordinación de sus unidades subordinadas. Se establece con carácter temporal y su organización y explotación están afectadas fundamentalmente por los siguientes factores: misión, características geográficas de la zona de operaciones, organización de la fuerza, grado de dispersión, medios disponibles, capacidad de guerra electrónica (EW) del enemigo, etcétera.

Además de las características básicas y principales que todo sistema de comunicaciones debe poseer, el específico para operaciones anfibias debe cumplir las siguientes: movilidad, facilidad y rapidez de instalación, facilidad de mantenimiento y reposición, resistencia a las acciones de guerra electrónica, susceptibilidad de ampliación y capacidad de interconexión.

Organización de la unidad

El presente trabajo se ha efectuado pensando en satisfacer las necesidades del TEAR en su máxima dimensión (nivel brigada), con la siguiente estructura:

1. Órganos de Mando y Control nivel TEAR/Fuerza de Desembarco (FD).
 - Centro de Operaciones de Combate (COC).
 - Centro de Operaciones Logísticas (COL).
 - Centro Coordinador de Apoyos de Fuego (FSCC).
 - TAC-LOG. Órgano responsable del correcto desembarco y embarque de personal y material.
2. Elementos de maniobra.

Tres batallones reforzados de desembarco, cada uno compuesto por:

- Órgano de Mando (COC/COL).
- FSCC.
- Tres equipos ACAF (observador avanzado de artillería, fuego naval y señalador de objetivos).
- Tres compañías (cías.) de fusiles.
- Morteros de 81 mm (M-81).
- Armas contracarro (c/c).

3. Elementos de Apoyo de Combate.

Grupo de Artillería:

- Órgano de Mando.
- FDC (Centro Director de Fuegos).
- Tres baterías (bías.).

Grupo Mecanizado:

- Una Cía. Tractores Anfibios.
- Una Cía. Mixta de Carros de combate medios y ligeros.
- Armas c/c pesadas.

4. Elementos de Reconocimiento y Seguridad (UOE).

- Mando.
- Tres Estoles de Operaciones Especiales.

5. Elementos de Apoyo de Combate y de Apoyo Logístico.

- Unidad de Apoyo Logístico.
- Mando.
- Zapadores.
- Organización Movimiento en Playa (OMP).
- TP-AUTO.
- Mantenimiento.
- Aprovisionamiento.
- Sanidad.

Equipos de la familia PR4G

A continuación se detallan algunas de las características más importantes de este equipo:

- Puede mantener hasta siete redes memorizadas.
- Los modos de funcionamiento son: frecuencia fija, frecuencia fija digital, salto de frecuencia, búsqueda de canal libre.
- Dispone de dispositivo de cifrado/descifrado incorporado y, además, permite el empleo de algunos equipos de cifra en uso en la OTAN.

- Dispone de un dispositivo de seguridad antimanipulación (intento de abrirlo), que borra todos los datos almacenados si ésta se lleva a cabo, y otro que impide su uso a persona no autorizada a ello.
- Tiene dispositivo de autenticación de llamadas.
- Permite efectuar llamadas selectivas a una o varias estaciones de una red sin que el resto lo sepa.
- Pueden efectuarse transmisiones de alertas preestablecidas.
- Dispone de un sistema que permite interrumpir conversaciones en curso para dar paso a otras de más alta prioridad.

A continuación se detallan los modelos y accesorios disponibles por la casa fabricante, referidos a los existentes en servicio en la actualidad, o la versión que en su momento sustituirán:

TRC 9100.....	BCC-349.
TRC 9200.....	PRC-77.
TRC 9250.....	Vehicular baja potencia.
TRC 9300.....	TRC 9200 + amplificador.
TRC 9500.....	Vehicular alta potencia.
TRC 9600.....	Versión aérea.
TRC 9710.....	Transmisor de datos.
TRC 9730.....	Unidad Remoto.

Conviene destacar que estos equipos han sido «normalizados» por el Ministerio de Defensa hasta el año 1999; debemos suponer que este período será ampliado, pues de no serlo se deberá tener en cuenta a la hora de elegir otros equipos para que satisfagan, al menos, las mismas características, que sean interoperables con ellos, pues ya en la actualidad se están adquiriendo, para no perder así los objetivos que este trabajo busca.

Futura estructura comunicaciones del TEAR

A continuación procederemos a adaptar las actuales redes a los nuevos equipos con que se dotará al TEAR, sin perder de vista los criterios antes mencionados, aprovechando al máximo sus características.

Para facilitar el estudio, se han clasificado las redes en función del tipo de unidad a la que atienden, permitiendo de esta manera hacer una racionalización de los medios según el uso que de ellos se vaya a hacer:

Redes de nivel Compañía e inferiores

Con relación a estas redes, tan sólo se plantea una sustitución y racionalización de equipos, es decir, donde hay BCC-349, se dotará de TRC 9100 y, donde hay PRC-77, de TRC 9200. La única salvedad que aquí se hace es en la Red de Conducción de M-81, donde se incluyen terminales de datos TRC 9710 para los observadores, lo que permitirá en un futuro una mayor rapidez en la petición de fuego, una ágil y rápida coordinación de estas armas con otras; además, cuando los calculadores de datos de tiro estén integrados con dichos terminales, proporcionarán una respuesta inmediata en los cálculos de dichos datos, lo que dará respuestas casi instantáneas y, por supuesto, la ventaja que supondrá el hecho de tener informatizados los consumos de munición, los datos de objetivos batidos anteriormente, etcétera.

Redes de nivel Batallón

En este párrafo se abordan las redes que un batallón establece con sus unidades subordinadas.

En la actualidad, cuando esta unidad se encuentra reforzada con otras muchas, se duplica su red táctica manteniendo además una red administrativa. Con los nuevos equipos, y aprovechándonos de sus prestaciones, estas tres redes no serían necesarias y podríamos reducirlas a dos.

Una de ellas, que llamaríamos «Táctica», sería una red que uniese directamente los comandantes de Unidad con el COC, en concreto, con el oficial de operaciones, lo que denominaremos «línea caliente» (esto implicará que deberán ser operadas por ellos mismos, personal y directamente); el único problema que se plantearía sería el de la saturación de tráfico; para solventarlo recurriremos a las posibilidades que proporcionan estos equipos, como son: la transmisión automática de alertas, las llamadas prioritarias, la posibilidad de intrusión, etcétera, pero siempre, eso sí, sin perder de vista el concepto de «disciplina de circuito».

En relación con la segunda red, que llamaremos «Administrativa» (término éste que no es del todo correcto, como se verá más adelante, pero que utilizamos porque se calcula que el 80 por 100 de su tráfico será para atender necesidades de tipo Logístico/Administrativo), ésta quedaría establecida con terminales de datos; por ella se pasaría todo el tráfico que se pudiera redactar de acuerdo con mensajes normalizados (de formato fijo), bien logísticos o bien tácticos; por ejemplo: peticiones logísticas, estadillos de personal, de munición, informe de situación del enemigo, etcétera, en los que el redactor no tendría más que ir rellenando unos espacios en blanco que el propio terminal le iría pidiendo (en función del tipo de mensaje selec-

cionado), consiguiéndose con ello dos objetivos, uno el hecho de que no serían olvidados datos y otro que sería más rápida su transmisión. Al ser de formato fijo el destinatario, con un *software* adecuado, podrá manipularlos, deducir informes y conclusiones con mayor rapidez, así como reencaminarlos hacia otros destinatarios sin ningún tipo de operaciones intermedias.

En resumen, las redes que montaría un Batallón se reducirían a dos, una en «Voz» y otra en «Grafía»; ambas serían operadas por equipos TRC 9200 para sus unidades subordinadas y con TRC 9250 para el PC del Batallón, además, para la segunda red, las unidades dispondrían del ya mencionado terminal de datos TRC 9710, mientras que al PC del Batallón se le podría dotar de un ordenador táctico portátil que le permitiese, entre otras cosas, almacenar e interpretar los mensajes recibidos con todo lo que eso representa en agilidad y rapidez de tramitación.

Redes de nivel TEAR/FD

En este caso ocurre lo mismo que en el Batallón con las redes táctica y administrativa, y la solución que se adoptaría sería la misma, con la particularidad de que los ordenadores tácticos deberían ser un poco más «potentes».

En este caso, sin embargo, nos quedarían por adaptar las siguientes redes propias de esta unidad: inteligencia, peticiones logísticas y reconocimiento, procediendo con ellas como a continuación se detalla.

En relación a la primera, sería conveniente dotarla, como mínimo, de terminales de datos para los batallones y de ordenador para el PC de la Fuerza de Desembarco. Un *software* adecuado permitirá llevar el plano de situación en dicho ordenador, permitiendo que las actualizaciones de la situación sean incluidas de forma inmediata.

En relación con la segunda, sería de aplicación lo mencionado para la anterior, pero dotándola de un *software* que permitiese una gestión logística más ágil, rápida y eficaz, permitiendo a todos los componentes de la red tener acceso en tiempo real a planes de embarque, reembarque, disponibilidad de piezas de repuesto, estado de unidades, etcétera.

En lo que concierne a la red de reconocimiento, ¿por qué seguir con medios HF cuando éstos son indiscretos y muchas veces ineficaces, más aún cuando se dispone de satélite propio (HISPASAT) o se dispondrá de satélites de la OTAN? Hoy existen en el mercado una serie de terminales portátiles (del tamaño de un equipo portátil) que satisfacen las necesidades de los equipos de reconocimiento de la UOE (verdaderos usuarios de los mismos); entre sus ventajas más destacables está la de permitir la transmisión de datos y tener un peso de 3,5 Kg. Analizados algunos de ellos, sin entrar en demasiadas averiguaciones de tipo técnico, es de destacar el modelo LST-5 (*Lightweight Satellite Terminal*), cuya adquisición sería relativamente barata, pero cuyo único incon-

veniente es que el satélite es propiedad de los Estados Unidos y hacer uso de él, fuera del ámbito de la OTAN, tendría un coste añadido.

Redes de apoyo de fuego

La principal mejora que se podría hacer en este terreno sería aquella que permitiese reducir el número de redes que un ACAF en la actualidad debe establecer y operar, y que son: la local ACAF y Conducción de Artillería en la banda VHF, Fuego Naval (GEOAN) y Peticiones Aéreas (TAR) en la de HF, y Conducción Aérea (TAD) en la de UHF. En la actualidad ese oficial cuenta para ello con tres equipos, uno por cada banda y, en función de su necesidad, utiliza la frecuencia correspondiente para cada red, lo que le obliga a sintonizar su equipo cada vez que cambia de red; esto tiene dos efectos negativos: uno, el excesivo número de veces que tiene que manipular los mandos del aparato ocasiona muchas averías y, en segundo lugar, que mientras está en una frecuencia la otra permanece desatendida. Para el caso del HF se presenta un tercer inconveniente añadido y es que cada vez que se cambia de frecuencia se debe sintonizar la antena, emitiendo una señal indeseable que ya lo hace indiscreto ante cualquier equipo localizador enemigo antes de empezar a desempeñar su cometido.

Una posible solución sería, aprovechando la posibilidad que tienen los equipos PR4G de memorizar siete redes a las cuales llamaremos canales, la siguiente: por uno de esos canales, en el que estarían a la escucha todos los elementos responsables del apoyo de fuegos desde el FSCC del batallón, el de la Fuerza de Desembarco, el SACC, la batería de Artillería, el buque de Fuego Naval, etcétera, el ACAF, por medio de su terminal de datos, haría la petición al elemento que él considerase debe satisfacer dicho apoyo, por ejemplo, al buque, el cual le daría el enterado de la petición por medio de un mensaje corto; al mismo tiempo, el resto de las estaciones que también la estarían recibiendo (los FSCCs en concreto) harían sus cálculos/coordinaciones. Finalizado este paso, el ACAF y el buque cambiarían a otro canal (uno de los seis restantes), que en este caso podríamos llamar «canal de fuego naval», y por él empezarían a gestionar la petición. Si en el transcurso de esta fase alguna de las estaciones antes mencionadas considerase que esa misión debe ser complementada por otra unidad o elemento de apoyo, entraría en el «canal de fuego naval» (donde se encuentran ACAF y buque) y la «cortaría», retornando los tres inmediatamente al canal inicial. Si las estaciones no quisieran «cortar» esa petición, permanecerían en silencio y ésta seguiría su proceso normal; una vez finalizada, ambas restablecerían el canal inicial otra vez. El procedimiento utilizado por Artillería sería el mismo. Sin embargo, para el caso en que la petición fuese de apoyo aéreo, la diferencia con el procedimiento anterior sería el momento de cambiar al canal específico

de apoyo aéreo, que para este caso sería cuando el SACC le confirmara al ACAF que la misión ha sido aprobada y le diese los datos del avión, momento éste en el que el ACAF cambiaría a dicho canal y esperaría a que el avión enlazase con él, procediendo a continuación a complementar su misión.

En resumen, vemos que aprovechándonos de una característica de estos equipos hemos conseguido reducir el número de equipos radio que un ACAF debe transportar. Además, al dotarlo de un terminal de datos con todas las ventajas que eso supone, como son la reducción de los tiempos de transmisión, la normalización de los mensajes de petición y la posibilidad de introducir los datos directamente en los calculadores de tiro, hace que la labor de dichos observadores mejore considerablemente, haciéndoles prácticamente ilocalizables por el enemigo. Si además a los FSCCs se les dotase de ordenadores tácticos con representación gráfica, se facilitaría y agilizaría la visualización de esas peticiones, lo que mejoraría enormemente la función de coordinación.

En relación con las redes orgánicas y propias de las unidades de Artillería, tan sólo mencionaremos que sufrirían las mismas vicisitudes a las ya mencionadas para las unidades tipo Batallón e inferiores.

Redes de las unidades de apoyo de combate y apoyo logístico

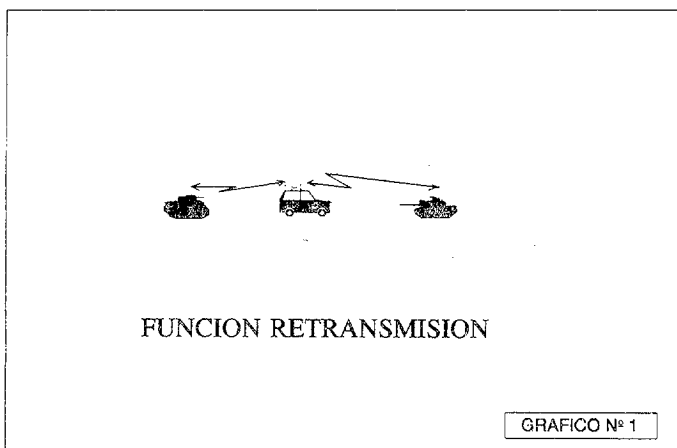
En este caso lo que se hace es una adecuación de los nuevos medios a las necesidades existentes, entre las que cabe destacar dos ideas diferenciadoras con lo que hasta ahora se venía realizando.

La primera de ellas sería dotar del TRC 9100, versión portátil (sustituto del BCC-349), a los componentes de la OMP, los cuales, utilizándolos con baja potencia (0,1 w, alcance muy limitado) para comunicarse entre sí con los componentes del Equipo Naval de Playa y los patrones de las embarcaciones, resolverían muchos de los problemas de «comunicación», consecuencia muchas veces del enorme ruido producido por la rompiente en la playa.

La segunda sería dotar a los equipos de contacto (vehículos de reparación) y a las ambulancias con TRC 9300; esto proporcionaría un enlace continuo con la Unidad de Mantenimiento y la Unidad de Sanidad, respectivamente, con todo lo que eso supone de ahorro de tiempo a la hora de efectuar reparaciones, evacuar personal, etcétera, pues permitiría situarlos en puntos de espera mucho más próximos a las posibles zonas de actuación donde recibirían las órdenes de reparación/evacuación, acortando así los tiempos de tránsito; otra utilidad podría ser que en el caso de estar terminando una reparación y antes de volver a su punto de espera, enlazarían con su unidad por si existiese otra reparación que hacer en sus proximidades, evitando así desplazamientos inútiles de idas y venidas.

Estaciones Retransmisoras Radiotelefónicas y Satélite

Hasta ahora hemos acomodado unos medios de VHF (PR4G) a nuestras necesidades, pero en ningún momento hemos tenido en cuenta la limitación



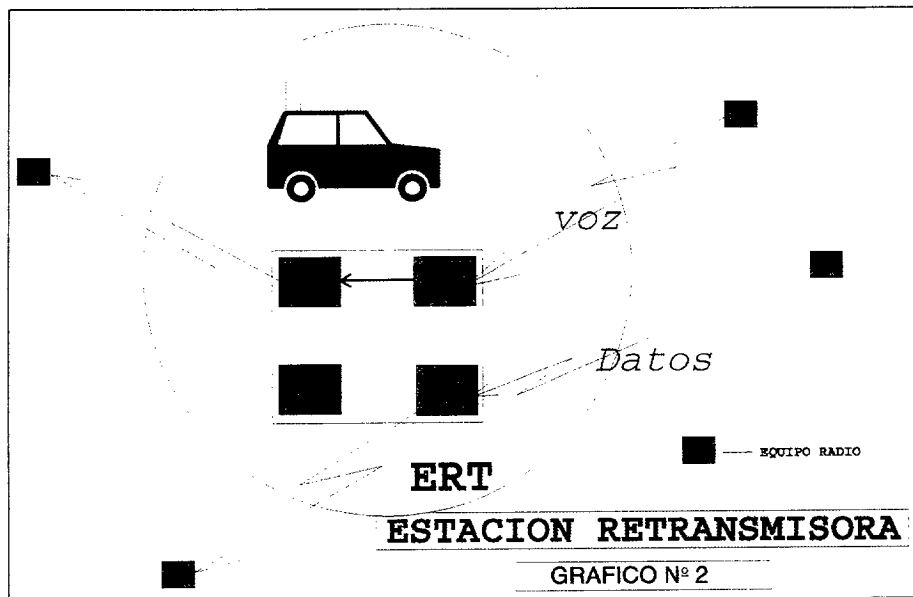
fundamental que presentan los equipos que trabajan en este margen, y que son: su alcance y la dificultad que tienen para salvar obstáculos de grandes proporciones. Este problema se resuelve utilizando Estaciones Retransmisoras, cuyo funcionamiento se describe en el gráfico número 1, en el que se ven dos estaciones, A y B, cuyos alcances no son suficientes para enlazar y que, sin embargo, gracias a la ERT, situada convenientemente, se asegura dicho enlace.

Las Estaciones Retransmisoras las clasificaremos en dos tipos:

- ERT: Estación Retransmisora Radioteléfono.
- ERS: Estación Retransmirora Satélite.

ERT (Estación Retransmisora Radioteléfono)

Son vehículos todo terreno a los que se les han instalado cuatro equipos TRC-9300 (ver gráfico número 2). Estos equipos PR4G, para hacer retransmisión de voz necesitan dos equipos unidos entre sí, al igual que los actuales; sin embargo tienen una característica diferenciadora que les permite hacer retransmisión de un enlace de datos con un solo equipo; para ello recurren a una memoria que almacena los datos recibidos y, cuando localiza el final del mensaje, automáticamente lo retransmite. Por tanto, las posibilidades de retransmisión simultánea de estas estaciones serían: cuatro redes de datos, dos de datos y una de voz, o dos de voz. Para satisfacer nuestras necesidades se cal-

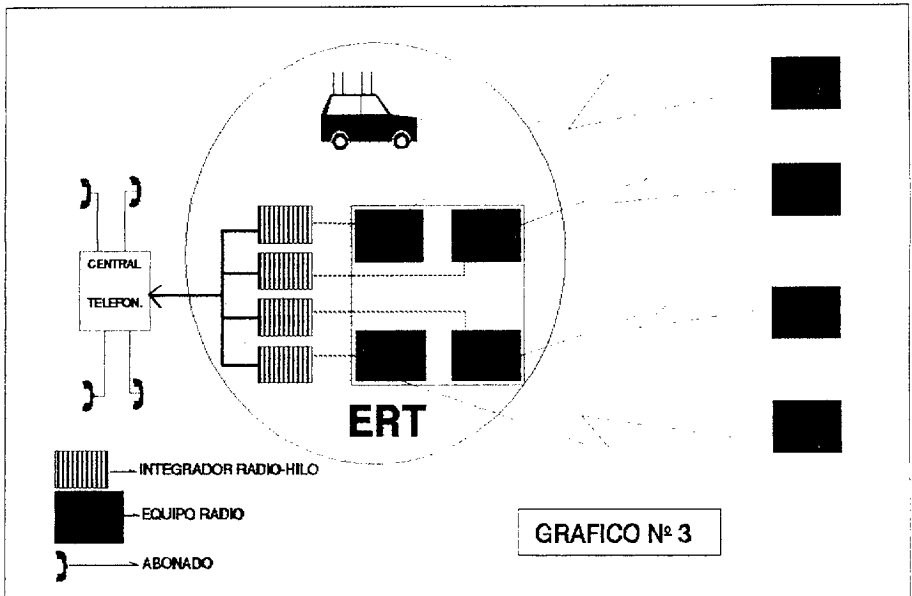


cula que serían necesarios al menos uno por unidad tipo Batallón y dos para el PC de la Fuerza de Desembarco. Estas estaciones serían controladas por los oficiales de Comunicaciones de las unidades, que las irían desplazando a medida que las unidades subordinadas progresaran, garantizando el enlace.

Además de esta función retransmisora, estas estaciones podrían proporcionar otros servicios; comentemos algunos de ellos.

Si a estas estaciones las dotásemos además con cuatro integradores radiohilo (ver gráfico número 3) — *grosso modo* son equipos que permiten la conexión de un equipo radio a una línea telefónica y viceversa—, y éstos por medio de una línea telefónica múltiple a una central telefónica, conseguiríamos que cuatro abonados de dicha central operasen a distancia cuatro redes diferentes, con la ventaja que esto supone para evitar su radiolocalización.

Otra facilidad que proporcionarían estas estaciones sería, por ejemplo, la de atender a un pequeño servicio de telefonía móvil (ver gráfico número 4) que podría dar servicio a una serie de abonados; ilustrémoslo con un ejemplo: pensemos por un momento que el comandante de una unidad tipo Batallón se tuviese que desplazar a una zona en la que el enlace directo con su PC no estuviese del todo garantizado, y sí lo tuviera, sin embargo, con la ERT. Una vez alcanzada dicha zona, quiere enviar un mensaje a su PC por medio de una frecuencia que llamaremos colectora (Fc), enlaza con la ERT, solicitándole efectúe la conexión con dicho PC; ésta le asigna una frecuencia de trabajo (Ft) y, empleando el procedimiento descrito en el párrafo anterior, enlaza con su PC.

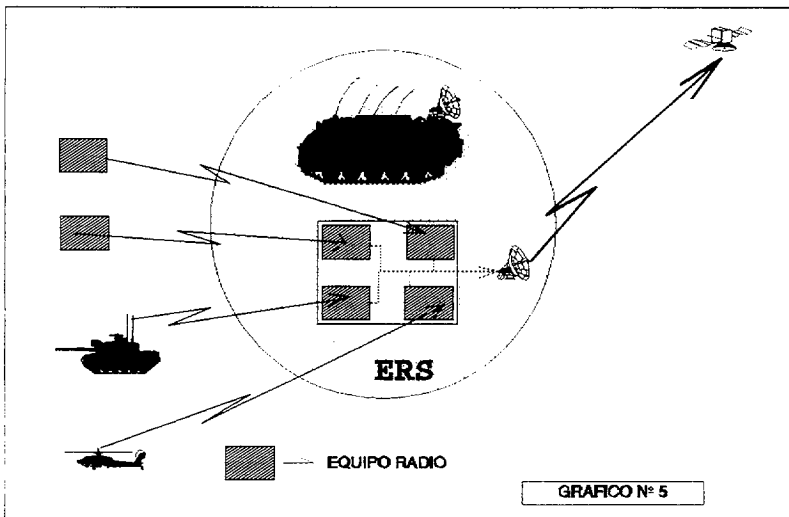
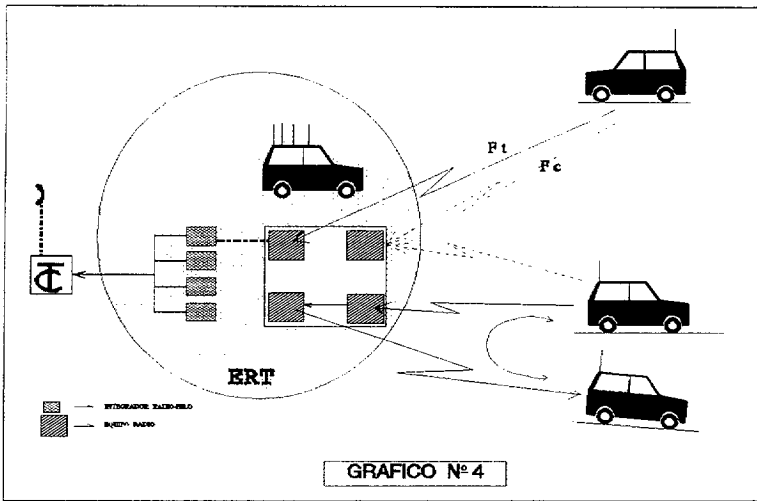


Supongamos por el momento que dicho jefe quiere hablar con algún componente de su PLM que se encuentra en otro vehículo, pero con el cual no tiene enlace directo (en el gráfico, los dos vehículos de la derecha-abajo), procede por la Fc de igual forma que en el caso anterior, pero en este caso especifica que se trata de un móvil; la ERT se encarga de llamar a dicho móvil y cuando lo tiene localizado les da instrucciones a ambos para que procedan al enlace, del mismo modo que lo especificado al principio de este apartado.

ERS (Estación Retransmisora Satélite)

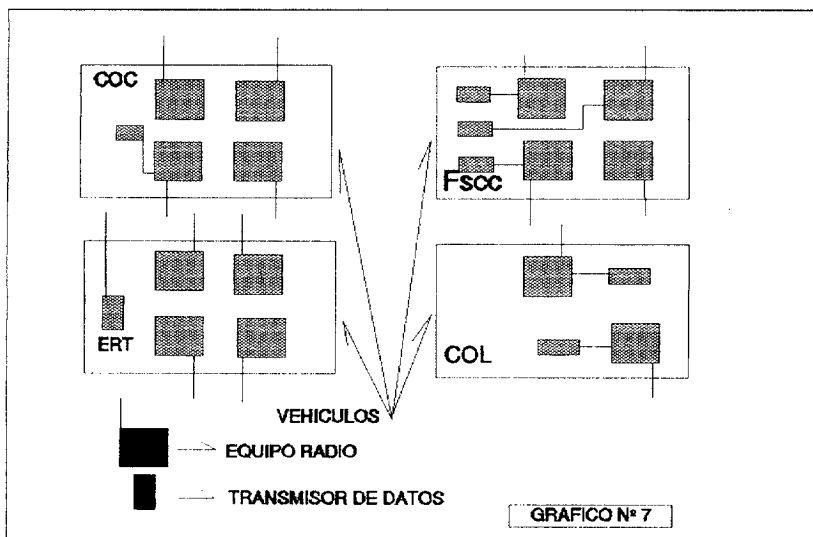
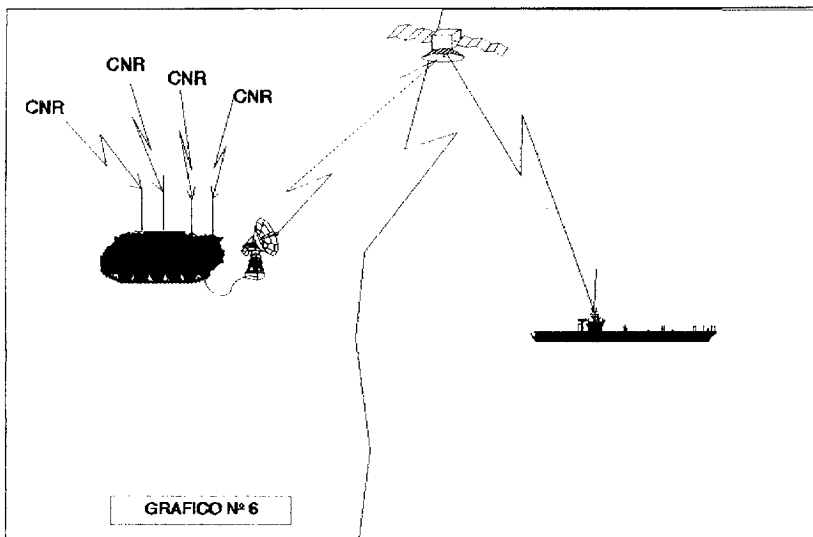
Éstos son vehículos similares a los anteriores, con la diferencia de que las salidas de los equipos PR4G irían a un terminal satélite (ver gráfico número 5).

De este tipo, en principio se han calculado que serían necesarios al menos dos para el PC de la Fuerza de Desembarco. Serían controlados por el oficial de Comunicaciones, de igual forma que para el caso de las ERT, y los emplearía principalmente para el enlace tierra-buque. Como primera gran ventaja se deduce que los barcos podrían fondear más alejados de la costa (ver gráfico número 6).



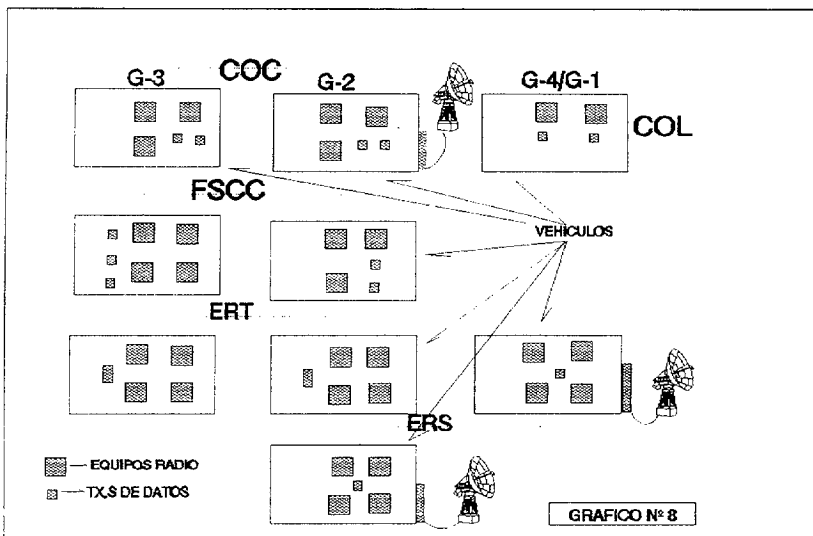
Puestos de mando

Después de un estudio detallado de cada PC basándose en las redes que en los puntos anteriores se han descrito y otras que por carecer de importancia para este trabajo no se han descrito pero deben tenerse en cuenta, y aplicando criterios de funcionalidad, se llega a la configuración de los diferentes vehículos que constituirán los diferentes puestos de mando, siendo los resultados los siguientes:



- PC de un Batallón (ver gráfico número 7).
- PC de la Fuerza de Desembarco (ver gráfico número 8.)

De estos gráficos se puede comprobar la movilidad de dichos PCs, independizando su cometido de las limitaciones que hoy por hoy imponen nuestras comunicaciones, que nos obligan a estar supeditados a ellas a la hora de efectuar los movimientos.



Conclusiones

Algunas de las conclusiones que de este trabajo se deducen son:

1. El desarrollo de este programa sería la base de un futuro sistema integrado de comunicaciones, el embrión de una red de datos y de telefonía móvil.
2. Una base de datos potente permitirá y facilitará en gran medida la función logística de aprovisionamiento en todas sus variantes.
3. Un *software* adecuado permitirá en el futuro que los planos de situación se representen en pantallas con todas las ventajas que eso supone.
4. Todas estas facilidades supondrán una reducción del personal necesario en los PCs y de los tiempos de respuesta, facilitando en gran medida la acción del Mando.
5. Aunque la casa Amper, fabricante del PR4G, dispone de numerosas versiones, todas ellas tienen módulos comunes, iguales e intercambiables, lo que permitirá un mantenimiento más eficaz, reduciendo los tiempos de reparación y el número de piezas de repuesto necesarias.
6. Dotando de estos equipos a las ambulancias y a los equipos de contacto, se reducirán los tiempos de respuesta, haciendo que el apoyo logístico sea más ágil, flexible y eficaz.
7. Y, por último, y quizá lo más importante, se consigue la MOVILIDAD total de los PCs.

LA DEFENSA ANTIAÉREA EN LA FUERZA DE DESEMBARCO DE LA FLOTA

Manuel GARCÍA ORTIZ



Introducción



UNDO tuvo el honor de ser designado para escribir este artículo, me di cuenta que, de acuerdo con su título, podía enfocarlo de dos formas distintas: bien exponer cuál sería la defensa antiaérea que idealmente requiere la Fuerza de Desembarco (FD) o bien explicar cómo se lleva a cabo con los medios disponibles actualmente. Decidí entonces elegir la segunda opción, no sólo porque la primera, por su extensión y contenido, sería más bien objeto de una tesina, por otra parte impropia de la bisonñez del que suscribe, sino también porque entiendo que la elegida es mucho más interesante y «digestible» para el lector.

Actualmente el único Sistema de Defensa Aérea (DA) con que cuenta la FD, son los misiles antiaéreos ligeros MISTRAL, que actúan integrados dentro del Sistema de Defensa Aérea de la Fuerza Anfibia Operativa (FAO). Por tanto, la defensa antiaérea de la FD se circunscribe a la actuación de la Batería de Misiles Antiaéreos Ligeros (MAALs).

Breve historial de la batería de MAALs

El día 22 de octubre de 1992 se recepcionaba en el Tercio de Armada (TEAR), procedente de Francia, el sistema MISTRAL (Misil Transportable Leger). Con ello se realizaba un sueño: disponer de un sistema de defensa antiaérea a baja y muy baja altura para la Fuerza de Desembarco. Se recibían 12 lanzadores, 3 misiles inertes con sus contenedores logísticos, 3 sistemas de entrenamiento con su material auxiliar y una serie de herramientas específicas y repuestos necesarios para llevar a cabo las tareas de mantenimiento.

Tras la realización del curso relativo al sistema (desarrollado en la Escuela de Aplicación del 25 de enero al 26 de febrero del año 93, ejerciendo como profesores técnicos de la empresa francesa MATRA DEFENSE, fabricante del

mismo), con un grupo de oficiales y suboficiales alumnos junto a un primer contingente de cabos primeros y personal de tropa, se constituyó el núcleo de la futura unidad, comenzando con su adiestramiento.

En diciembre del mismo año, el AJEMA promulgó la publicación Concepto Operativo Sistema Mistral como doctrina de empleo provisional, y el general jefe del TEAR ordena la constitución de la Batería de Misiles Antiaéreos Ligeros (MAALs) que se debería ajustar para su organización y funcionamiento a lo dispuesto en la citada publicación. Asimismo, basándose en este documento, la Junta de Reglas (JURE) desarrolló la PRIM 07-015, ordenándose llevar a la práctica en ejercicios los preceptos allí recogidos e informar de los resultados obtenidos, como así se hizo, estando próxima la sanción de la doctrina definitiva que recogerá la RIM 07-015 «la Batería de Misiles Antiaéreos Ligeros (MAALs)».



Primer disparo de la batería de MAALs el día 3 de mayo de 1995.

Misión y organización de la batería de MAALs

La misión de la batería de MAALs es proporcionar defensa aérea a baja y muy baja altura (500-2000 pies e inferior a 500 pies, respectivamente) a la Fuerza de Desembarco (FD), complementando el Sistema Integrado de Defensa Aérea establecido en la Zona Objetivo Anfibia (ZOA).

Dicha batería depende orgánicamente del Grupo de Artillería de Desembarco (GAD) de la Agrupación de Apoyo de Combate (AAC) del Tercio de Armada (TEAR) y consta de:

- Mando y Plana Mayor.
- Cuatro Secciones MAALs (actualmente sólo dos).
- Una sección de servicios.
- Pelotón radar. (Pendiente su adquisición).



Equipo de MAALs en alerta.

Cada sección de MAALs se compone de un mando y plana mayor y seis equipos de MAALs. Normalmente será la unidad tipo para apoyar a un Batallón Reforzado de Desembarco (BRD) que actúe independientemente. El equipo de MAALs lo forman un cabo primero jefe, un cabo tirador y un soldado conductor del vehículo orgánico.

La sección de servicios se compone de un mando y plana mayor, un pelotón de transportes y un pelotón de comunicaciones y un pelotón de simulación.

El pelotón radar está previsto que conste de dos radares antiaéreos.

El sistema MISTRAL

El MISTRAL, en su versión Man Portable Air Defense System (MANPADS), es un sistema de armas superficie-aire de corto alcance transportable a muy cortas distancias, para lo cual se descompone en dos cargas:

- Una primera carga, constituida por el lanzador, que tiene un peso aproximado de 26 kg.
- Una segunda, que incluye el misil y dos Conjuntos de Pila Refrigerante (CPR), con un peso total aproximado de 28 kg.

Para el almacenaje y transporte de la munición se dispone de un contenedor presurizable de aluminio, con un peso aproximado de 55 kg una vez cargado.



Dos equipos MAALs esperando ser helitransportados.

Características técnicas

- Ley de guiado: navegación proporcional.
- Sistema de guiado: autoguiado Directo Pasivo (Cabeza Buscadora Pasiva IR).
- Configuración aerodinámica: tipo Canard.
- Carga Militar: fragmentación mejorada (bolas). Explosivo: 740 gr hexolita.
- Activación de la carga militar: espoleta de proximidad láser, espoleta de impacto, dispositivo de autodestrucción a los 14 segundos.
- Velocidad máxima: 2,4 mach.

Características operativas

- Misil tipo «dispara y olvida» (*Fire and Forget*).
- Distancia máxima de empleo: 6.000 m reactores, 4.000 m helicópteros.
- Empleo eficaz: 5.300 m.
- Mínima distancia de empleo: 600 m.
- Tiempo de interceptación: mínimo (5 s. a 3.000 m).

- Tiempo de despliegue: inferior a 2 minutos.
- Tiempo de remunicionamiento: inferior a 30 segundos.
- Sistema anti-contra medidas previo al disparo.

Mando y control de los MAALs

El mando y control de los medios de DA de la FAO debe cumplir dos cometidos esenciales para asegurar su eficacia:

- Proporcionar una rápida actuación sobre las aeronaves enemigas, garantizando la seguridad de las propias.
- Integrar todas las armas de DA de la FAO en un sistema único.

Para las unidades MAALs hay tres factores que hacen el mando y control especialmente complicado:

- El empleo de la unidad ampliamente dispersa en la cabeza de playa (CPL) o en la zona de acción.
- Dependencia de unas comunicaciones fiables y seguras.
- Necesidad de disponer y mantener una gran movilidad para asegurar su supervivencia y proporcionar la mejor cobertura de DA a la unidad o instalación apoyada.

La batería de MAALs se despliega en apoyo de la FD, protegiendo unidades de maniobra y elementos vitales tales como puestos de mando, asentamientos de artillería, órganos logísticos, etc.

Las claves para un buen ejercicio de mando y control de los MAALs, normalmente muy dispersos y de gran movilidad, son:

- Mando centralizado (nivel FAO a través del Centro de Control Aéreo Táctico (TACC).
- Control descentralizado (hasta nivel equipo).
- Comunicaciones fiables y seguras.

Para hacer frente a las necesidades del mando centralizado, la FAO debe disponer de un sistema de mando y control con capacidad de enlazar directamente con las unidades de defensa aérea. Un sistema integrado, coordinado por un sólo mando, es fundamental para asegurar el empleo más económico de los limitados medios disponibles.

En la ZOA, el CFAO establecerá las líneas generales de la defensa aérea. Basado en estas instrucciones, el TACC/AAWC (*Antiair Warfare Commander*) desarrollará y divulgará los procedimientos de actuación, que se

traducirán en las medidas de control de la defensa aérea. Estas medidas dan a los diversos componentes encargados de la defensa aérea el criterio que emplearán para la identificación de una aeronave tanto amiga como enemiga y el establecimiento del grado de control impuesto sobre el fuego de sus armas. Éstas serán, normalmente, las únicas acciones que ejercerá la autoridad superior respecto al fuego de los MAALs.

El TACC dará toda la información que afecte a la unidad de MAALs, tal como cambio en las prioridades o en las reglas de enfrentamiento (ROE,s).

El mando centralizado no significa que todos los medios de DA de la FAO que actúan en la ZOA estén controlados desde un único centro. Con objeto de proporcionar la mejor protección a la fuerza en su conjunto, prestando especial atención a que las armas actúen a su máximo alcance, el Sistema Integrado de Defensa Aérea necesita tener la capacidad de funcionar bajo control descentralizado.

Para las unidades de MAALs, el tiempo transcurrido desde que se detecta un blanco hasta que es batido se mide en segundos. Cada equipo está situado en una posición de tiro y separado físicamente de los demás que apoyan a la misma unidad o instalación, y se supone que las aeronaves atacarán empleando técnicas basadas esencialmente en la alta velocidad y baja altura para penetrar en el sistema de defensa aérea propio. En estos casos, los jefes de equipo no tendrán tiempo suficiente para solicitar permiso para actuar.

La autorización para disparar un misil contra una aeronave enemiga, antes de que pueda infligir serios daños a las fuerzas propias, debe ser delegada en el nivel más bajo posible de la cadena de mando. El control de fuego de los equipos debe delegarse en el jefe de sección y en último extremo en el jefe de equipo.

La rapidez con que se desarrolla la guerra antiaérea (AAW) requiere unos sistemas de comunicaciones preferiblemente digitales, fiables, seguros y resistentes a las contramedidas electrónicas (ECM,s). El capitán de la batería de MAALs debe contar con los medios necesarios para enlazar tanto con sus secciones como con el AAWC de la FAO, responsable de establecer las medidas de coordinación de la DA al objeto de asegurar el flujo de información aérea entre la FAO y la FD.

Debido a la dispersión y movilidad de las unidades de MAALs, el principal medio de comunicaciones que emplean es la radio. Son equipos portátiles de VHF/FM y HF con capacidad de adaptarse a vehículos.

Sistema de detección

Los radares de los buques pueden tener dificultades para la detección de aeronaves provenientes de tierra volando a baja altura, debido al apantallamiento del terreno y limitaciones técnicas de los mismos. Esto obliga a establecer un sistema de detección en tierra que debe reunir dos requisitos fundamentales:

- 1.— Estar integrado en el sistema de DA de la FAO.
- 2.— Completar dicho sistema cubriendo sus zonas de oscuridad radar.

Este Sistema idealmente estaría compuesto por otros dos complementarios:

- Un radar de corto alcance (unos 25 km) capaz de detectar aeronaves volando a baja y muy baja altura con las siguientes características generales:
 - * Seguimiento automático de blancos múltiples.
 - * Evaluación automática de la amenaza.
 - * Posibilidad de IFF (modo 3 y modo 4).
 - * Precisión en la designación de datos.
 - * Posibilidad de introducir sectores muertos y corredores o pasillos de seguridad.
 - * Posibilidad de integración con los radares DA de los buques de la FAO.
 - * Fácil mantenimiento.
 - * Movilidad similar a la de los vehículos de la FD.
- Un sistema de alerta aérea, compuesto por una serie de equipos de observación avanzada que, situados en puntos dominantes lo suficientemente a vanguardia, cubran las zonas de oscuridad de los radares. Estos equipos enlazan con las redes de coordinación/información que también cubren las unidades de MAALs y el personal de los mismos está adiestrado en técnicas de identificación de aeronaves. Esta función también la podrían asumir las unidades de reconocimiento de la FD, dado que normalmente ocupan buenos observatorios lo suficientemente a vanguardia para dar la alerta con la debida antelación. Estas unidades deben cubrir las redes anteriormente reseñadas, debiendo ser dotadas de los equipos de radio necesarios. No obstante, debe tenerse en cuenta que el asignar a dichas unidades esta función quizá les impida cumplir adecuadamente las suyas específicas, además de sus limitaciones para el transporte de equipos de radio suplementarios.

En último extremo, y como norma de actuación general, estas unidades podrán informar, siempre que sea posible, de los contactos aéreos que detecten empleando las redes de inteligencia de la FD. La presencia del jefe MAALs en los órganos de mando de la FD le permitirá tener acceso a esta información.

Actualmente, el sistema de alarma aérea de la FD-TEAR se limita a la información que pueden proporcionar las unidades de reconocimiento y los propios equipos de MAALs.

Control del espacio aéreo

Las normas generales para el control del espacio aéreo en la ZOA serán establecidas por el CFAO. Las agencias control, TACC/AAWC, DASC (si se establece) llevarán a cabo esas normas generales mediante el establecimiento de las siguientes medidas de control:

- Reglas de enfrentamiento (ROEs).
- Situaciones de alarma.
- Estados de alerta.
- Órdenes de control de fuego.
- Medidas de control del espacio aéreo.

Las medidas de control de DA ayudan al TACC/AAWC en la designación de una defensa aérea que asegure la protección de las fuerzas y aeronaves propias permitiendo a su vez a las unidades de DA identificar y actuar sobre las aeronaves enemigas lo antes posible.

Ejecución de la AAW en las operaciones anfibas

La ejecución de la AAW en apoyo de una operación anfibia es compleja y requiere una gran coordinación.

Las operaciones de AAW ofensivas deberán ser realizadas por la Fuerza Avanzada de la FAO o una fuerza de ataque que no forme parte de la misma.

Para que la misión de la FAO tenga éxito es imprescindible una defensa aérea activa a base de aeronaves y misiles superficie-aire.

El empleo de la DA en operaciones anfibas deberá contemplar cinco fases muy críticas:

- Movimiento a la ZOA.
- Operaciones previas al asalto.
- Asalto.
- Transferencia del control a tierra.
- Operaciones posteriores al asalto (empleo de la DA cuando se haya pasado el control al CFD).

Aunque en las operaciones de carácter nacional exclusivo se prescindirá de las dos últimas fases y se incluirá la retirada.

Movimiento hacia la ZOA

Durante el movimiento a la ZOA, la responsabilidad de la AAW descansa en CFAO, por lo que la capacidad (plataformas de armas) de DA será proporcionada principalmente por la aviación naval y los buques con capacidad de DA.

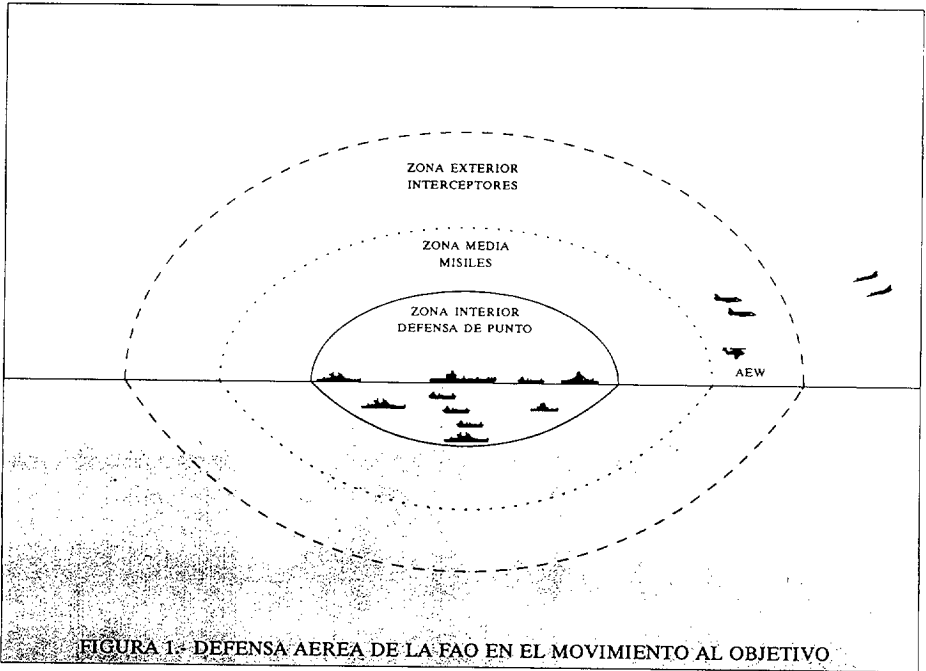


FIGURA 1.- DEFENSA AEREA DE LA FAO EN EL MOVIMIENTO AL OBJETIVO

Los equipos de MAALs de la FD embarcados en los buques anfibios podrán ser utilizados por el CFAO, previa coordinación con el CFD, para proporcionar una defensa de punto que complemente a los medios AAW de los buques, ya que la supervivencia de la FAO durante el movimiento a la ZOA tiene incuestionablemente la más absoluta prioridad.

Sin embargo, hay que tener en cuenta que dichos cometidos supondrán una pérdida o consumo de recursos de la FD que afectará a su capacidad para alcanzar su objetivo en tierra, y por tanto habrá que establecer un grupo de misiles para llevar a cabo este cometido.

Operaciones previas al asalto

Las operaciones de AAW continúan mientras la FAO llega a la ZOA y comienza la fase de asalto.

Operaciones ofensivas de AAW previas al asalto

Antes de entrar y establecerse en la ZOA, puede que el CFAO necesite llevar a cabo nuevas operaciones ofensivas de AAW contra los aeródromos, instalaciones de apoyo logístico y sistemas de DA de las fuerzas enemigas. De esta forma conseguirá la superioridad aérea y reducirá la posibilidad de que las fuerzas enemigas reduzcan o impidan la utilización del poder aéreo de la FAO, ya que la reducción de las fuerzas aéreas de la amenaza es la clave para el éxito de las operaciones de asalto de la FD. Asimismo, es imprescindible la destrucción de los sistemas de DA que amenazan directamente las operaciones de asalto aéreo.

Defensa aérea previa al asalto

Debido al previsible incremento de los ataques aéreos, motivado por la proximidad de las fuerzas aéreas enemigas, los medios de la FD continuarán proporcionando defensa de punto al llegar a la ZOA, pero al comenzar los preparativos para el asalto deberán ser relevados para dedicarse exclusivamente a él.

Fase de asalto.

Durante el asalto se prestará especial atención al apoyo aéreo próximo (CAS) a las tropas de asalto, mientras continúan realizándose el resto de las operaciones aéreas que sean necesarias, tales como las operaciones de AAW y la preparación de las zonas de desembarco.

Además, se lanzan grupos de ataque para destruir formaciones o instalaciones enemigas fuera de la zona de desembarco.

Movimiento buque-costa

El CFAO controla las operaciones aéreas y ejerce el control del espacio aéreo a través del TACC a flote. Durante este período tan crítico, los buques y aeronaves de defensa aérea de la FAO, apoyados por medios de defensa aérea ajenos a la misma, deberán mantener una preponderante superioridad aérea.

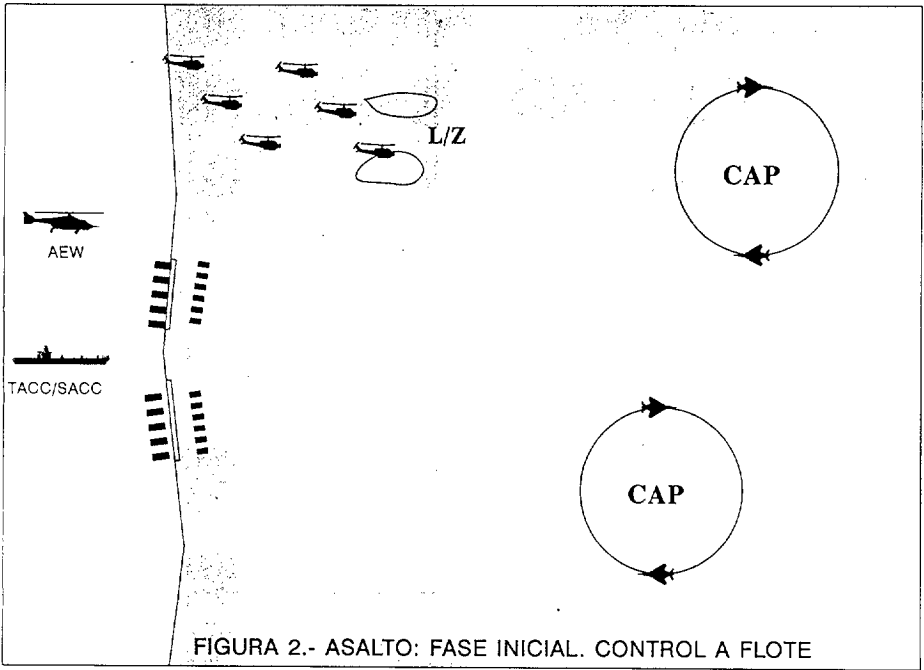


FIGURA 2.- ASALTO: FASE INICIAL. CONTROL A FLOTE

Defensa aérea inicial en tierra

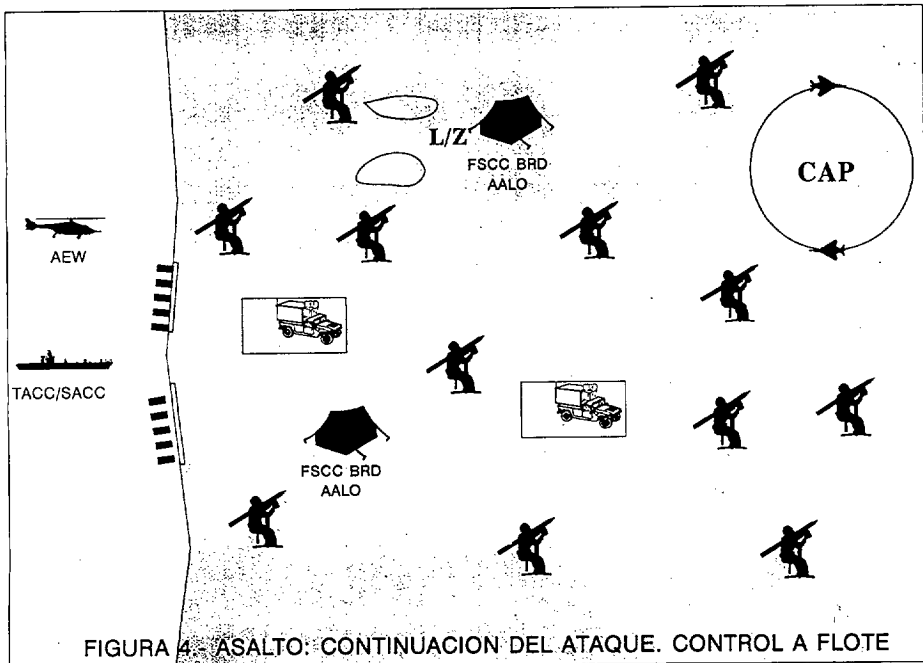
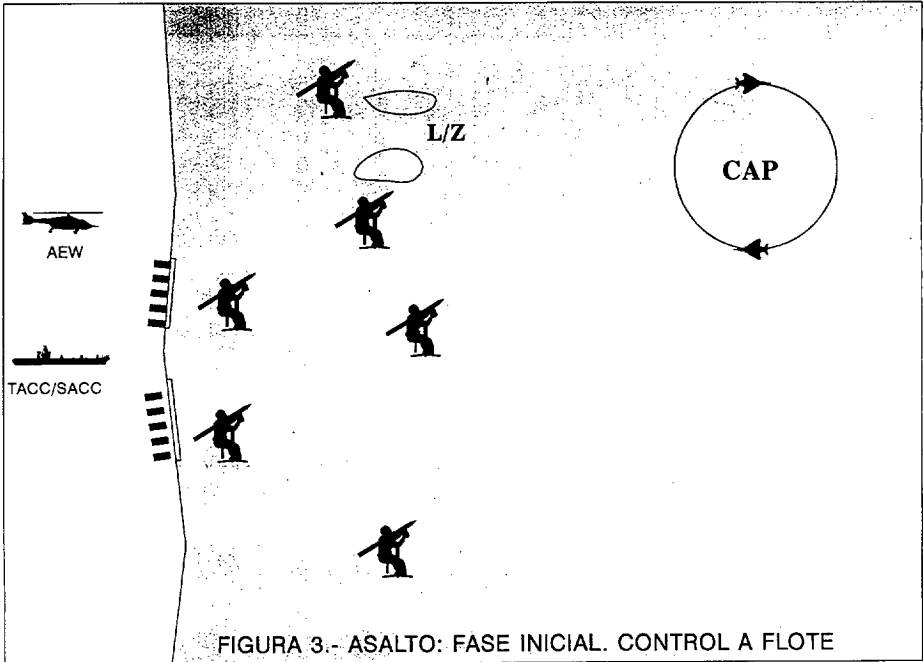
Los equipos de MAALs que actúan en las zonas de acción de los BRD,s de primer escalón son los primeros elementos de defensa antiaérea que operan en tierra y desembarcarán y ocuparán sus posiciones tan pronto como lo permita la situación táctica. Los jefes de sección desembarcarán junto a los FSCC,s de los batallones, donde supervisarán y controlarán a sus equipos.

Las aeronaves de defensa aérea que actúen en el espacio aéreo terrestre serán responsables de las amenazas a media y gran altura, mientras que los MAALs serán los responsables de las amenazas a baja y muy baja altura.

A medida que se vaya progresando en tierra, el resto de equipos de MAALs y los radares desembarcarán y ocuparán sus posiciones.

Inicialmente, el capitán de la batería permanecerá en la sección de AAW de TACC, para proporcionar alerta previa a las secciones en tierra e informar al AAWC de los contactos y estado operativo de las secciones que se encuentran en tierra, y coordinar el empleo de sus equipos de MAALs con las aeronaves propias que operen en el espacio aéreo terrestre.

Posteriormente, el capitán de la batería desembarcará con el FSCC de la FD, dejando un representante ante el AAWC para mantener el enlace con el mismo.



Sistema de Defensa Aérea de la FD.

A medida que progrese la situación en tierra, desembarcarán las secciones de MAALs que el CFD mantuvo en Acción de Conjunto (A/C).

El CFD podrá recuperar las Secciones en Apoyo Directo (A/D) de los batallones de asalto para ponerla en A/C, pudiendo mantener algunas de ellas en A/D o incluso agregársela a una unidad que opere independientemente fuera de la CPL.

Retirada

La retirada se realizará de forma parecida al asalto, pero en orden inverso; es decir, primero se retirarán las unidades de A/C y posteriormente lo harán los MAALs que han sido puestos en A/D de las que cubren la retirada del grueso de la FD.

Resumen

El único sistema propio de DA con que cuenta la FD son los misiles MISTRAL, que actúan integrados dentro del Sistema de Defensa Aérea de la FAO. La rapidez con que se desarrolla la guerra antiaérea requiere un mando y control flexibles, así como unos sistemas de comunicaciones preferiblemente digitales, fiables, seguros y resistentes a las ECM,s. Así pues, el capitán de la batería de MAALs debe contar con los medios necesarios para enlazar tanto con sus secciones como con el AAWC de la FAO, responsable de establecer las medidas de coordinación de la DA, al objeto de asegurar el flujo de información aérea entre la FAO y la FD.

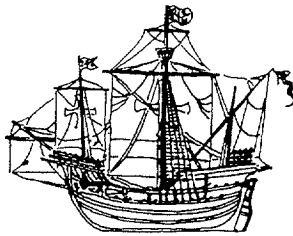
Por otra parte, la vigilancia, que incluye la detección, localización e identificación de blancos hostiles, es un elemento clave de la AAW y se consigue mediante una mezcla de radares aéreos y de superficie, sistemas de identificación, ESM y sensores acústicos.

La alerta previa, íntimamente relacionada con la vigilancia, es proporcionada por los mismos medios, tales como aeronaves, buques de superficie o elementos basados en tierra. Dadas las características específicas del Sistema Mistral, la alerta previa es una necesidad vital para reducir el tiempo de reacción de dicho Sistema y, como consecuencia, asegurar su efectividad.

Las limitaciones de los radares de los buques para detectar las aeronaves en vuelo rasante procedentes de tierra nos indican la necesidad de contar con un sistema de detección basado en tierra que complemente dichos radares en la cobertura antiaérea de la ZOA permitiendo a los equipos de MAALs actuar al máximo alcance del arma.

Conclusiones

La batería de MAALs ha venido a llenar un vacío importante no sólo en la fuerza de desembarco, sino también en la Flota, que ya puede contar con un Sistema de Defensa Antiaérea complementario del suyo propio, hasta ahora prácticamente nulo ante toda amenaza aérea procedente de tierra, permitiendo al «puño ofensivo» poder bloquear los que, sin duda alguna, son los golpes más peligrosos que puede lanzar el enemigo sobre una fuerza anfibia.



BIBLIOGRAFÍA

- RIM 07-015 La batería de misiles antiaéreos ligeros (MAAL,s).
Concepto operativo sistema MISTRAL
Operational Handbook (OH) 5-5 Antiair Warfare (USMC).
FMFM 5-52 (Employment of the low altitude air defense battalion).
Reglamento táctica de artillería antiaérea R-3-0-3 (ET).
Doctrine and procedues for airspace control in the combat zone (ATP-40).
Doctrine for amphibious operations (ATP-8 A).
Air defense of the field army part 5 volume II (Royal Marines).*

¿QUÉ ES DEL APOYO LOGÍSTICO A LA INFANTERÍA DE MARINA?

Manuel C. BUSTABAD AMADO



ON gran atrevimiento, el autor de este simplísimo artículo pretende exponer en breves líneas lo que ha sido y es, mediante interrogantes que sobrepasan su capacidad de respuesta, el apoyo logístico a la Infantería de Marina.

Si bien en líneas generales este apoyo no tiene que diferenciarse del que se proporciona a otras unidades de la Armada, tendremos que reconocerle esa característica especial, que, aproximándose al del Arma Aérea de la Armada, lo hacen merecedor de un tratamiento diferenciado.

Si pretendemos mantener el grado de eficacia operativa requerido por el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, y siempre deseado por los mandos de la Infantería de Marina, aparece en escena el apoyo técnico específico de mantenimiento de sus armas, equipos y materiales.

Esta puesta en escena requiere contar previamente con el convencimiento del lector de que nuestros arsenales cuentan con el suficiente potencial humano para, adaptando su cualificación a las exigencias actuales y previsibles, se encuentren en condiciones de proporcionar el apoyo logístico específico que la Infantería de Marina requiere; el hecho preocupante de que con frecuencia se acuda a centros de mantenimiento del Ejército de Tierra, que por otra parte están demostrando que poseen la capacidad de mantenimiento del material específico de Infantería de Marina, pone de manifiesto la orientación del arsenal a ser un mero órgano de gestión.

Como dijo el almirante Burke (Ex CNO USN, *Naval Logistic Dyer*) «Para hacer una evaluación inteligente de los problemas de logística hay que conocer su historia» (1).

Hagamos entonces un poco de historia, remontándonos a agosto de 1983; es en este mes y año cuando verdaderamente la Infantería de Marina se introduce en el sistema integral de gestión de la Armada, y es la publicación de la «Instrucción n.º 17» del almirante jefe del Apoyo Logístico, que se incluye como anexo al «Reglamento de Mantenimiento para la Fuerza e Instalaciones de apoyo», instrucción que regula el mantenimiento de las unidades de

(1) Apuntes sobre la conferencia «Los Arsenales y el Apoyo Logístico». Gabinete de Estudios. OAJ. JAL.

Infantería de Marina, la puerta que le permite el acceso a todos los mandos responsables del mantenimiento en la Armada.

Con anterioridad, en mayo de 1982, una comisión de la JAL se trasladó a San Fernando, con objeto de realizar unas sesiones de trabajo para conocer el estado del sostenimiento en la Unidad Tercio de Armada, y estudiar el modelo inicial que sirviese para regular la integración de la Infantería de Marina en el citado sistema de gestión.

Esta comisión, después de las no sé si muchas, suficientes o pocas sesiones de trabajo llegó, al parecer, a las conclusiones que expondré brevemente:

Desde el primer momento se notó la desproporción existente entre los medios operativos disponibles y la capacidad de la Unidad TEAR para mantenerlos y aprovisionarlos. Nació así la necesidad de revisar la metodología de mantenimiento utilizada hasta mayo del 82; en esas reuniones, el entonces jefe de Mantenimiento del TEAR expuso la escasez de personal cualificado para, por citar alguno, el manejo de ciertos equipos específicos, tales como los del taller de inyección y problemas de herramientas especiales.

Hasta esa fecha, las reparaciones de los diversos equipos de los tercios y agrupaciones las realizaba el Tercio de Armada, y otra de las conclusiones a las que se llegó fue la necesidad de descargar al TEAR de este cometido, orientando las acciones de mantenimiento y reparaciones de cierta entidad a su ejecución por los arsenales.

Con esto se pretendía conseguir:

- Disminuir la carga de trabajo en los talleres del TEAR.
- Disminución de tiempo de inoperatividad de los equipos al descontar el tiempo empleado en traslados entre zonas marítimas.
- Mejorar el apoyo de respuestos a los equipos y armamento comunes a todos los BUIs.

Otra de las cuestiones planteadas fue la necesidad de canalizar la totalidad del apoyo de respuestos y pertrechos a través de los servicios de aprovisionamiento de los arsenales.

Existía entonces un obstáculo para conocer qué equipos, material y armamento tenían que apoyarse, y era la ausencia de un inventario general —necesidad de un libro de cargo—; el TEAR contaba sólo con relaciones de equipos y armas recibidas.

Así, la preparación y redacción de este inventario se consideró prioritario, toda vez que era el punto de partida para la determinación de necesidades —definición de 1.º y 2.º Escalón de Aprovisionamiento—. El TEAR, aun cuando tendrían que redactar estos libros todos los tercios y agrupaciones, sería el primero en aportar a la Sección de Material y Cargos de la DAT los siguientes datos:

- Alcance y profundidad de equipos y comunicaciones, armas, vehículos, etc; clasificados por modelos.
- Pertrechos, tanto individuales como colectivos.
- Definir los materiales reparables.

Todo esto obligó a establecer comisiones mixtas de personal técnico y de aprovisionamiento que, con carácter exclusivo, acometiesen esta ardua tarea, laboriosa e incómoda.

El hecho de que en aquel momento el jefe de Aprovisionamiento ejerciese la función de habilitado, y no contase con personal suficiente del Cuerpo de Intendencia, agravaba más el problema.

Las inyecciones en las asignaciones anuales en esta época se emplearon, en gran parte, en completar armamento, desvirtuándose la finalidad de esta asignación, que era la de reaprovisionar.

Los representantes de la Dirección de Aprovisionamiento y Transportes de la JAL tomaron nota de las necesidades más perentorias para tratar de solventar aquellas verdaderamente acuciantes, a la vez que propusieron que se realizase un estudio para actualizar la falta de armamento, mediante asignaciones extraordinarias.

Por último, destacaron en su informe la escasez de medios de personal y material con que contaba la Agrupación de Apoyo Logístico.

Como respuesta a estas conclusiones, el AJAL propuso al COMGEIN la constitución de una Comisión Permanente (DIC-DAT-COMGEIN), con el cometido de estudiar y definir unas líneas de acción encaminadas a asegurar el sostenimiento de los equipos y sistemas de la Infantería de Marina e integrar su apoyo en las estructuras orgánicas existentes.

En noviembre de ese mismo año, el AJEMA autorizó la relación directa JAL-COMGEIN para determinar esas líneas de acción.

La comisión, en marzo del 83, hizo una serie de propuestas, entre las que quiero destacar la de crear nuevos destinos de personal de Infantería de Marina en la JAL; así apareció la figura del coordinador logístico de Infantería de Marina, hoy desaparecida.

El 11 de junio del 84, el AJEMA ordena que toda la documentación concerniente a este asunto se denomine «Integración de las Fuerzas de Infantería de Marina en el Sistema de la Armada».

En octubre del 84 se reúnen AJAL/COMGEIN/ADIC/GEDAT/SUBDEM/SUBDEC, concretándose las líneas de acción siguientes:

1. Efectuar el seguimiento del proceso de integración en su conjunto.
2. Potenciar el seguimiento de los expedientes de las adquisiciones de la Infantería de Marina.
3. Programar e iniciar el desarrollo de las acciones correspondientes a la SUBDEM.

4. Efectuar el seguimiento de las actividades iniciadas por los equipos de trabajo para la obtención de datos de elaboración de Listas de Repuestos (APLs) y de Aprovisionamiento (AELs).
5. Definir el nivel de mantenimiento de cada una de las unidades de Infantería de Marina.
6. Remitir a la DAT las APLs y AELs de los equipos y material de Infantería de Marina para su consolidación.
7. Concretar las funciones del coronel de Infantería de Marina coordinador.

El año 91 es, a juicio del autor, el momento en que se considera realizada la tan tratada «integración». Ya no se contempla la figura del coordinador logístico, pero sigue realizándose una función similar; esta función puede concretarse en:

- Seguimiento de los expedientes de adquisición (SUBDEC/DAT).
- Seguimiento de las acciones de rehabilitación (OVERHAUL).
- Relación continua con la Sección Logística de la COMGEIN.
- Resolver problemas concretos que puedan presentar los tercios y agrupaciones.
- Participar en los programas en curso (TLE/MISTRAL, etc.).

En este año resurgió, entre el personal del Cuerpo allí destinado, la inquietud de potenciar la presencia de infantes de Marina en la Jefatura del Apoyo Logístico, reponer la figura del coordinador logístico, reforzar la Sección de Material y Cargos de la DAT y SUBDEM con oficiales y suboficiales de Infantería de Marina.

Abramos ahora otra página de esta breve historia logística. En el 91, una de las mayores preocupaciones de la Infantería de Marina era la de conseguir un aumento en la asignación de Material de Pertrechos (MN) para los tercios y agrupaciones y abrir de nuevo la de MI (específico), con la cantidad anual adecuada y similar a años anteriores.

Con este motivo, se gestó una reunión entre AJAL y COMGEIN en la que se expusieron los problemas y pretensiones de la Infantería de Marina, llegándose a unas conclusiones que, en concreto, fueron las siguientes:

- Propuesta de aumento de los MNs si se integraba el MI (1992-1993).
- Adquisición botiquines de campaña.
- Adquisición de vehículos HUMMER.
- Plan de adquisición vehículos o, en su defecto, *overhaul* de los existentes.
- Obras Infraestructura TEAR.

Para finalizar esta breve historia logística, permítanme citar un caso especial del apoyo logístico: la Escuela Naval Militar, concretamente en el mantenimiento de los vehículos dedicados al apoyo a la enseñanza de los alumnos de Infantería de Marina.

Trece años o más, anteriores al 91, existió el problema de que estos vehículos de campaña no tenían dueño, no figuraban en libro de cargo alguno y, por tanto, no podían disponer de un recurso para repuestos y mantenimiento; felizmente se solucionó, asignándolos a la E. N. M. y fijando un cupo para su gestión por el Arsenal de Ferrol.

Hasta aquí este breve resumen de vicisitudes más que de historia.

Ahora cabe exponer unos interrogantes que el autor considera necesarios incluir, y que espera puedan influir en las futuras vicisitudes del apoyo logístico a la Infantería de Marina:

1.— ¿Sería positivo que en la necesaria conversión de personal civil de los arsenales se orientase a un núcleo de éstos a cualificarlos en el mantenimiento de material y armamento específico de la Infantería de Marina, concretándolo a un solo arsenal?

2.— ¿Qué ocurre con los libros de cargo de las unidades de Infantería de Marina?

3.— ¿Conviene realizar una validación de almacenes para eliminar el material específico y exclusivo no útil para la Infantería de Marina?

4.— Si el ISEMER ofrece un buen rendimiento, ¿se podría impulsar la creación dentro del Arsenal de La Carraca de un escalón de mantenimiento similar, específico de Infantería de Marina?

Trataré de dar contestación a estos interrogantes, pidiendo disculpas a aquellos jefes, muchos hoy almirantes, o comandantes de importantes unidades navales de la Armada, si consideran que el autor de este artículo contesta erróneamente, o al menos no comparten su opinión, teniendo en cuenta que será fallo del alumno en asimilar los conocimientos logísticos por ellos enseñados y aplicarlos a la hora de discernir sobre lo apropiado al tema que nos ocupa.

A la primera interrogante, creo que, en el caso del Arsenal de La Carraca, sí sería conveniente orientar la cualificación de su personal civil y algún militar del Cuerpo de Ingenieros de Armas Navales a especializarse en los sistemas, armas y material específico de la Infantería de Marina.

Existen en España suficientes centros para la realización de cursos en material y armamento específico, sin necesidad de un mayor gasto por cursos en el extranjero, limitando éstos a la adquisición de nuevo material que sí necesitaría de la presencia de personal del arsenal en los cursos contratados con la adquisición.

El «monstruo» de Unidad, que es el Tercio de Armada, proporcionaría trabajo suficiente para justificar esa cualificación de personal civil, y serviría para descargar del cometido de mantenimiento de 2.^o Escalón al ya escaso y muy

necesario para cometidos eminentemente operativos del personal de Infantería de Marina.

En cuanto a la segunda interrogante, muy pocas unidades tienen el preceptivo libro de cargo confeccionado, aunque sí disponen de simples pliegos. El problema, a mi entender, radica en la escasa o casi nula disponibilidad de personal especialista en aprovisionamiento de la Armada en nuestras unidades, y en la Sección de Material y Cargos de la DAT, exclusivamente dedicados a su preparación y a aconsejar sobre su confección, mediante comisiones de corta duración, a los mandos de nivel Compañía o Batería.

Para contestar la tercera interrogante no tengo palabras; sólo intuyo que es necesario llevar a cabo esa validación, con la seguridad de que la Armada encontrará una respetable cantidad de artículos obsoletos, de los que podría hacer uso para su enajenación, y serviría para obtener la tan acuciante necesidad de espacio en los almacenes (cítese ARTEAR).

Pasemos a la cuarta interrogante, que por ser la última reseñada considero más importante: la elevada cantidad, calidad y diversidad de material y armamento, tanto de procedencia nacional como extranjera con que cuenta el Tercio de Armada le hacen acreedor a disponer de una instalación de 2.º Escalón de Mantenimiento, al igual que lo hace el ISEMER con el más joven grupo de buques de la Armada, al parecer con buenos resultados, y agrupe aquellas áreas relacionadas con electrónica, armas, vehículos, etc., que se determinen. Podría denominarse Instalaciones del Segundo Escalón de Mantenimiento de la Infantería de Marina (ISEMIN). Este centro de mantenimiento proporcionaría las siguientes ventajas:

- Disminución de los tiempos de traslado de material y armamento, con la consiguiente disminución de coste.
- Auxilio del personal utilizador para pruebas próximo.
- Contar con instalaciones apropiadas sin necesidad de someter las actuales del arsenal a grandes reformas.
- Proximidad de la Fábrica de Armas de la E. N. «Bazán» para consultas técnicas o reparaciones que excedan de la capacidad del centro.
- Horas de trabajo efectivo para el personal civil del arsenal previamente cualificado.
- Mayor disponibilidad de personal de Infantería de Marina en las unidades operativas del TEAR.

Para concluir, creo sinceramente que es el momento de impulsar la gestión de aprovisionamiento a la Infantería de Marina haciendo un examen del estado actual en relación con las conclusiones y propuestas de la Comisión de la JAL del 83, estudiar la viabilidad de la instalación de la cuarta interrogante y preguntarnos si verdaderamente es necesario inyectar algunas cantidades adicionales en las asignaciones de MN, o hacer resurgir por un período de dos o tres años el famoso MI (específico).



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.

24.197.—Hace cien años

Comienza el cuaderno de agosto de 1895, con la continuación del artículo titulado *Recuerdos de antaño. El submarino*, del que es autor don Luis Pérez de Vargas, teniente de navío de primera clase. Aquí se refiere principalmente al submarino de Peral, características, ventajas y utilidad de su empleo, defendiendo a éste, ya «que la idea de Peral tenía probabilidad de realizarse y de que su realización había de ser útil para la guerra», concluirá. Sigue, *Los naval architects en París*, tomado de «Le Yacht» «por extracto», se refiere al congreso cuya sesión inaugural éstos celebraron en «el gran anfiteatro de la Sorbonne,

el 11 de Junio último», presidido por lord Brassey y «ante un numeroso concurso de notabilidades marítimas francesas é inglesas»; se trataron varios temas referentes a la construcción naval. *Electrodinámica elemental*, son «apuntes explicados en la Escuela de Maquinistas de Cartagena por el teniente de navío, profesor de la misma, don Baldomero Sánchez de León, continuación, se refiere a «los acumuladores» y otros aparatos. *Observaciones de precisión con el sextante*, por el conde de Cañete del Pinar, capitán de fragata retirado, es continuación; el *Capítulo II*, métodos para «hallar la longitud mediante la observación de los intervalos en que tres estrellas alcanzan una misma altura». *Ministerio de Marina*, «Real Decreto de 18 del actual» sobre clasificación del material flotante de nuestra Armada. *Crucero «Isla de Cuba»*, «Estudio de las condiciones magnéticas del emplazamiento de la aguja Thomson núm. 1.987, rosa núm. 2.760 instalada en la cubierta alta», por don Jacobo Torón, teniente de navío de 1.ª clase.

En *Noticias Varias*, vemos, entre otras: *Visita de SS. MM. al crucero «Isla de Luzón»*, visita oficial, el día 14; fue ésta «muy minuciosa, duró cerca de dos horas y terminó con un ejercicio de zafarrancho de combate». *El «Oquendo»*, crucero botado en Bilbao el día 21, «con el mayor éxito y precisión». *La escuadra de instrucción*, el día 22 «del actual, fondeó en Tánger». *Estados Unidos: el acorazado «Maine»*; acorazado de segunda clase «que se construye actualmente en el arsenal de Brooklyn habrá quedado listo para desempeñar comisión en primeros del actual»; en efecto, años después, 1898, desempeñó la tal «comisión» y de qué modo. *Procedimiento de conservación de maderas*; este procedimiento es americano, debido al coronel Haskin, y su aplicación ha tenido éxito. *Bibliografía*, con la reseña de varios libros y periódicos españoles y extranjeros. *Erratas del cuaderno anterior*, *Advertencia*. y *Apéndice*, con disposiciones relativas al personal de los distintos Cuerpos de la Armada hasta el día 19 de julio de 1895. Varias láminas acompañan al cuaderno.

El cuaderno de septiembre de 1895 se inicia con la conclusión del titulado *Recuerdos de antaño. El submarino*, por el teniente de navío de 1.ª clase don Luis Pérez de Vargas: «Después de haberme ocupado de la parte más importante del problema, esto es, de la navegación submarina», lo hace ahora de «lo que puede considerarse como secundario ó suplementario», terminando con un recuerdo al amigo y compañero, «ya que aquí tanto sufriste acaso por involuntario error de tu parte, te has sometido al fallo de la absoluta justicia, y habrás recibido los dones imperecederos de la inagotable Misericordia. ¿Cómo no? La alcanzan siempre los hombres de buena voluntad». Sigue, *Más sobre las calderas Belleville*, por don Joaquín Bustamante; se refiere a las «inmensas ventajas de las calderas de tubos de agua en general, en cuanto á seguridad, etc.». *El incremento del porte del acorazado*, tomado de *Army and Navy Gazette*. *Electrodinámica elemental*, continuación del cuaderno anterior. *Observaciones de precisión con el sextante*, continuación del anterior cuader-

no; *Capítulo III*, continúa. *Vocabulario de las pólvoras y explosivos modernos*, continuación, letra B, desde Bicromates hasta C, cloruro de nitrógeno, continuará. *Naufragio del crucero «Sánchez Barcáiztegui»* da la noticia de «esta terrible catástrofe» ocurrida al chocar éste con el vapor mercante *Conde de la Mortera* y relación de las víctimas. *Necrologías*, de varias de las víctimas del citado naufragio.

Noticias varias, trae, entre otras: *Alemania: Exposición naval internacional*, que proyecta celebrarse «el verano próximo... en las riberas de la bahía Wik». *Estados Unidos: embarco de ingenieros navales*; «La superioridad naval de los Estados Unidos ha dispuesto que en adelante embarquen los ingenieros navales. *Fondos de los buques de guerra*, tomada de *Engineer*, parece ser que los que de éstos no están forrados de cobre «después de estar á flote unos seis meses, han necesitado de 20 á 25 por 100 más de fuerza». *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 26 de agosto de 1895. Varias láminas acompañan al cuaderno.

J. F. G.

24.198.—Patrón



Desde muy antiguo, como veremos, San Juan Nepomuceno fue venerado como tal por la Infantería de Marina; el documento que transcribimos, procedente del Archivo de Simancas, lo demuestra:

«Habiendo elegido el cuerpo de batallones de marina por su protector a San Juan Nepomuceno, y tomado de antemano las regulares providencias a celebrar de fiesta con el lucimiento y esplendor que corresponde a tan brillante y distinguido cuerpo, lo han solemnizado en el día de hoy con la más plausible solemnidad y ostentación, cooperando a ésta el haber quemado en la víspera vistosos artificiales fuegos, y dispuesta una muy numerosa orquesta, en que concurrieron los más hábiles instrumentos de este pueblo, con cuya asistencia a los oficios en ese día, y la de cuantas personas visibles hay en él, ha acreditado el referido cuerpo su esmero y fervorosa devoción al enunciado santo. Particípolo a V. E. para que se halle enterado de esta circunstancia.—Nuestro Señor guarde a V. E. muchos años como deseo.—*Cádiz y mayo 24 de 1758*.—Marqués de la Victoria.—A Frey. D. Julián de Arriaga.»



San Juan Nepomuceno. (Cortesía del comandante de Infantería de Marina Manuel Díaz Ferreiro.)

Las varias reformas por las que pasó el Cuerpo, incluso cambio de denominación, obligaron a recordar el dicho patronazgo, que confirmó una Real Orden de 18 de marzo de 1878, siendo general inspector del Cuerpo el mariscal de campo don José María Montero Subiela; reza así:

«Habiéndose dirigido al Sr. Vicario general Castrense el inspector que fué del cuerpo de Infantería de Marina... en súplica de que volviera a confirmarse a San Juan Nepomuceno como patrono de dicha infantería, según lo había sido en épocas pasadas, la autoridad eclesiástica castrense ha accedido a lo solicitado... Dada cuenta a S. M. el Rey (q. D. g.) se ha dignado mandar se comunique a V. E. para su conocimiento y fines que correspondan, siendo al propio tiempo su soberana voluntad que el día 16 de mayo en que se celebra constantemente la festividad del santo patrono San Juan Nepomuceno, lo sea de gala para cuantos pertenezcan al cuerpo de Infantería de Marina, celebrándose una función religiosa, según permitan los fondos de entretenimiento General de los regimientos, batallones sueltos o apostaderos, costeándose por los mismos la efigie del santo o retrato en pintura que ha de asistir en las capillas de los cuarteles donde se alojan de ordinario las tropas del arma de que se trata. De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y circulación.»

J. F. G.

24.199.—Biografía breve



Es ésta la del mariscal de campo de Infantería de Marina don José María Montero Subiela, nacido en Cartagena el 12 de marzo de 1821. Por una Real Orden de 16 de febrero de 1837, ingresó, con el empleo de subteniente de Artillería de Marina, en la Brigada Real de Marina, en el departamento marítimo de Cádiz, de donde, en 30 de agosto de 1838, pasó destinado al apostadero de La Habana. En 26 de marzo de 1841 ascendió a teniente por antigüedad, continuando en dicho destino. En 11 de enero de 1845 fue promovido al empleo de capitán por antigüedad, pasando a El Ferrol, donde prestó los servicios



Mariscal de campo de Infantería de Marina, don José M.^ª Montero Subiela.

de su clase hasta el 30 de junio de 1847, en que fue destinada su compañía al departamento marítimo de Cádiz. En 6 de abril de 1848 ascendió por elección reglamentaria al empleo de teniente coronel de Infantería de Marina, pasando destinado a El Ferrol hasta el 31 de julio de 1857, en que ascendió a coronel por antigüedad, siendo destinado de primer jefe del 5.º batallón de Infantería de Marina, ya que de nuevo se había dividido el Cuerpo en dos: Infantería y Artillería de Marina; cargo que desempeñó «con celo, inteligencia y actividad», mereciendo del director e inspector del arma una «pública manifestación por el brillante estado...» en que se encontraba el citado 5.º batallón de su mando. Ascendió a brigadier en 5 de febrero de 1857, tomando el mando de la media brigada de Infantería de Marina en el Ferrol. Pasó después a hacerse cargo de la tenencia de gobierno y comandancia militar de la jurisdicción de Pinar del Río (Cuba), hasta el 5 de septiembre de 1864, pasando destinado al Ejército de operaciones de la isla de



LOS INFANTES DE MARINA CON SUS JEFES AL FRENTE ASALTARON A PECHO DE SCUBIERTO LAS POSICIONES ENEMIGAS EN SAN PEDRO ABANTO. SIEMPRE FUERON EL 2.º BATALLÓN DEL 1.º REGIMIENTO DE INFANTERÍA DE MARINA. SAN PEDRO ABANTO ES NUESTRO

Combate de San Pedro Abante (25-II-1874). Interpretación *sui generis* de lo que fue este sangriento combate, en el que el segundo batallón del primer regimiento de Infantería de Marina ganó la Laureada de San Fernando. (Tercio del Sur. San Fernando). (El autor es anónimo; hizo bien en no firmar).

Santo Domingo, con motivo de la anexión de esta isla a España.

El año 1872, siendo gobernador militar de El Ferrol, participó en hacer abortar la sublevación del arsenal el 10 de octubre, defendiendo la plaza «con la corta guarnición de la misma, contra las numerosas fuerzas rebeldes...»

En 1 de mayo de 1877, ascendió a mariscal de campo, grado máximo en su carrera, siendo nombrado jefe principal del Cuerpo hasta su pase a la reserva por edad, el 30 de abril de 1889.

De su actividad y celo son prueba, entre otras, el interés de contribuir al aumento de la instrucción de las fuerzas de su mando; de carácter organizador, dispuso la celebración de conferencias periódicas de jefes y oficiales, creando un sistema para las escuelas regimientales; fue el alma de la fundación del *Boletín*, donde se recogerían cuantas disposiciones afectasen al Cuerpo y, en el cual sus jefes y oficiales pudieran participar con sus trabajos al fomento y desarrollo de materias que fueran útiles para la profesión; «aplicó a la Marina, con arreglo a los adelantos de los ejércitos de su tiempo, la división de las fuerzas en las

diversas situaciones de activo, reserva y depósito»; fundó la compañía de soldados jóvenes, «cuyo objeto era proporcionar un refugio a los huérfanos de funcionarios de Marina»; «sugirió, por último, la creación de la Academia Central», que inauguró don Alfonso XII. Otra obra a él debida fue la fundación de la Sociedad de socorros *La Protectora de viudas, huérfanos y padres de Jefes y Oficiales del Cuerpo de Infantería de Marina*, aprobada por Real Orden de 23 de octubre de 1878, y definitivamente constituida en 1886.

También fue escritor; entre sus escritos están «unos estudios titulados *Tropa de Marina*», que publicó siendo teniente coronel y coronel.

Falleció en Ferrol el año 1909.

J. F. G.

24.200.—Heroísmo



Fue durante la tercera guerra Carlista (1872-1876), en el combate de San Pedro Abanto (25-II-1874), en el que el segundo batallón del primer regimiento de

Infantería de Marina (San Fernando) tuvo una actuación que le llevó a la concesión, a su bandera, de la corbata de la Orden de San Fernando. Veamos aquí la opinión de dos escritores carlistas; don Antonio de Brea y González-Bayón, en su *Campaña del Norte de 1873 a 1876*, refiere que a vanguardia de las columnas que atacaron las posiciones carlistas:

«Marchó un batallón de Infantería de Marina, en cuyo elogio no hay que decir más sino que fué completamente destrozado, por preferir sus bizarros jefes, oficiales y soldados, a cuyo frente se encontraba precisamente en la misma citada posición, un antiguo oficial de la Armada, el temerario brigadier carlista D. Rafael Cacho de Herrera, quien subido sobre los parapetos de los esforzados alaveses de su digno mando desafiaba constantemente, y a pecho descubierto, la lluvia de plomo e hierro con que le saludaba el enemigo, y cuando llegaba el momento oportuno, lanzábase el primero a la carga, viéndose siempre a la cabeza de sus heroicos voluntarios, aun después de recibir tres grandes contusiones.»

Y don Claro Abánades y López, manifiesta que:

«Un batallón de infantería de Marina intenta asaltar los parapetos. Los nuestros hacen una y otra y muchas descargas nutridísimas. Los marinos ensangrientan el suelo, pero no desmayan y vuelven al intento. Casi quedó en cuadro el batallón, pero los que quedaban se defendían con bravura.»

Este primer regimiento es actualmente el Tercio del Sur de Infantería de Marina, con sede en San Fernando (Cádiz).

J. F. G.

24.201.—Laureado



Lo fue el soldado de Infantería de Marina José Ramón Pérez Ri-

vas; veamos el motivo por el que se le concedió tan alta condecoración:

«Excmo. Sr.: He dado cuenta a la R. (q. D. g.), Regente del Reino, del expediente

de juicio contradictorio instruido en averiguación del derecho que pudiera tener a la Cruz Laureada de San Fernando el soldado de Infantería de Marina de la Compañía de Guardias de Arsenales José Ramón Pérez Rivas, por su comportamiento, estando de centinela, al rechazar a los amotinados que intentaron asesinarle en la madrugada del día 1 de noviembre del año próximo pasado.

Resultando que el interesado, hallándose de centinela en la guardia de prevención del Cuartel de Guardias de Arsenales, en Cartagena, la madrugada del día 1 de noviembre del año último, fué acometido por un grupo de catorce a dieciséis individuos, mandados por un supuesto Capitán de Fragata, al objeto, sin duda, de apoderarse por sorpresa del Arsenal; que trataron con amenazas de desarmarle y hacerle callar, a lo que se opuso, luchando con el grupo sedicioso y gritando a la vez con objeto de lograr que acudiese auxilio, con lo que dió motivo a que le dispararan varios tiros, causándole dos heridas graves en la cabeza, y que acudiera la pareja inmediata de servicio, así como fuerza del Cuartel, dando lugar a que huyeran los amotinados sin lograr su descabellado intento.

Considerando que dicho soldado con su enérgico comportamiento consiguió extender la alarma, hizo fracasar los planes de los sublevados, así como que a poco se pudiera conseguir la importante captura de todos ellos.

Considerando que el hecho llevado a cabo por el soldado Rivas, por su analogía, es de los calificados como heroico, según el caso 11 del artículo 31 de la ley de 18 de marzo de 1862.

Su Majestad, conformándose con lo expuesto por el Consejo Supremo de Guerra y Marina, en acordada de 27 de marzo último, ha tenido a bien conceder al interesado la cruz de segunda clase de San Fernando, con la pensión vitalicia de cuatrocientas pesetas anuales, que le serán abonadas desde el referido día 1 de noviembre de 1885...»

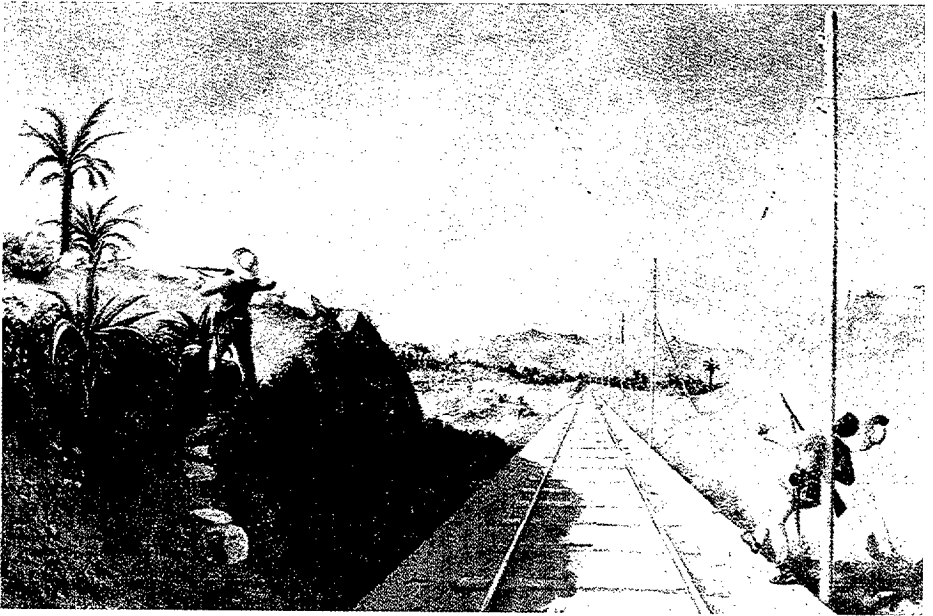
J. F. G.

24.202.—Respeto debido



Contaba nuestro querido amigo y compañero don Jorge Pardo Llopis, te-

niente coronel de Infantería de Marina, haberle oído referir a su madre, siendo niño, que



Muerte de Rama y Cancela (15-VI-1895). Autor: José de la Guardia y Ortiz de Landaluce

para premiar el heroico comportamiento de su abuelo don Ramón Pardo y Pardo, siendo teniente de dicho Cuerpo, en el combate de San Pedro Abanto (25-II-1874), en el que perdió la vida, ascendiósele a capitán se le concedió también por Real disposición a su hijo primogénito don Ángel Pardo Puzo (que más tarde ingresaría en el Cuerpo General de la Armada, al igual que su hermano don Ramón) «la gracia de empleo de teniente, con sueldo y sin antigüedad», y, por tanto, el derecho al uso de uniforme que lo acreditaba; de esta guisa, y acompañado de un criado, se presentaba todos los meses en el cuartel de Dolores (Ferrol), a fin de cobrar su paga. Dio esto motivo a quejas y murmuraciones por parte de los sargentos, a quienes parecía algo «raro» el saludar militarmente a un niño. Llegadas estas quejas a oídos del coronel del regimiento, éste dictaminó: «Que se limiten a respetar el uniforme», y ¡a saludar se ha dicho!

J. F. G.

24.203.—Rama y Cancela



Fue durante la guerra de Cuba cuando tuvo lugar el suceso a que nos referimos, transcribiendo la Real Orden de 21 de agosto de 1911, en la que se narra éste:

«Excmo. Sr.: Como resultado del expediente instruido en este Ministerio con objeto de honrar la gloriosa acción llevada a cabo por los soldados de Infantería de Marina, José Rama Varela y Antonio Cancela Rodríguez, los cuales, perteneciendo a la 2.ª compañía del 2.º batallón del 2.º regimiento, se encontraban el día 5 de junio de 1895 formando una de las parejas encargadas de custodiar la vía férrea entre Gibara y Holguín, donde fueron atacados por una partida insurrecta fuerte de 2.000 hombres, mandados por los cabecillas Maceo y Rabi, a la que resistieron heroicamente, sosteniéndose y prestándose mutuo auxilio hasta conseguir, con la pérdida del último aliento, hacer desistir al enemigo de la esperanza de rendirles, hallando gloriosa muerte en tan

desigual combate y en defensa del puesto avanzado que se les confiara y en el que se les encontró acribillados de heridas de bala y machete, demostrando que sabía morir matando, el considerable número de casquillos desparramados a su lado y los cadáveres de 8 enemigos tendidos a su alrededor; resultando que, construido sobre el lugar de la acción un fuerte, al que se le había de dar el nombre del general en jefe, esta superior autoridad, por su natural modestia, no aceptó este homenaje, encargando se diese al fuerte el nombre del soldado que más se hubiera distinguido en el distrito, cuya distinción recayó en los citados soldados, pues previo un detenido análisis de todos los hechos de guerra realizados, ninguno superó al de Rama y Cancela, bautizándose el fuerte con sus apellidos por el general de división don Ramón Echagüe, el día 15 de diciembre de 1895; deseando el Rey (q. D. g.), perpetuar la gloriosa memoria de los nombrados soldados, y de acuerdo con lo informado por la Junta superior de la Armada, ha tenido a bien disponer lo siguiente:

»1.º Que los soldados José Rama Varela y Antonio Cancela Rodríguez, figuren perpetuamente en la nómina de la 2.ª compañía del 2.º batallón del 2.º regimiento de Infantería de Marina, a la cabeza de los demás soldados y pasando revista como presentes y con esta nota: "Muertos gloriosamente en Rama-Cancela (Isla de Cuba) el 5 de junio de 1895".

»2.º Que se coloque en los cuarteles de Infantería de Marina y en el sitio que se considere más adecuado, una lápida conmemorativa del heroico hecho realizado por dichos soldados; y

»3.º Que se ponga el nombre de ambos, o sea el de Rama-Cancela, a una de las lanchas que se construyan en el Arsenal de Cartagena, para el servicio de guarda-pesca.»

Su lectura no requiere comentario alguno; ellos supieron hacer honor, hasta el sacrificio de la vida, a lo que el lema de su Cuerpo les enseñó: «Valientes por mar y por tierra».

J. F. G.

24.204.—Dos sargentos escritores



Carlos Domínguez Muñoz era un sargento de Infantería de Marina, ingresado en el servicio en 1895, que emprendió la penosa tarea de recopilar en varios volúmenes la legislación naval existente desde 1748 a 1916.

Al fallecer poco después de su último trabajo, continuó su labor otro compañero de cuerpo, el sargento Artemio Lozano Escandón, ingresado en el servicio en 1916 y cuya obra abarca el período de 1917 a 1932.

La primera obra de Domínguez, publicada en los primeros años del siglo actual, se titulaba «Diccionario de la legislación vigente en Infantería de Marina. Le seguirían «Legislación Militar de Marina 1905»; «Legislación Militar de Marina 1906»; «Legislación de Marina y del Ejército de 1748 a 1912» y por último «Legislación de Marina y del Ejército de 1912 a 1916».

Para comprender la ingente tarea de Domínguez, nadie mejor que el Intendente General don Francisco Cabrerizo, abogado, prolífico autor de temas navales y académicos entre otras, de la Real de Jurisprudencia y Legislación. Cabrerizo prologó su última obra, comenzando así: «Allá por el año 1905, sirviendo yo en la Intendencia General de Madrid, tuve ocasión de consultar un libro, entonces novísimo, titulado «Diccionario de la legislación vigente en Infantería de Marina», escrito por el sargento segundo de este cuerpo Carlos Domínguez Muñoz. Conocido el libro, quise conocer al autor. Lo llamé con ánimo de utilizar sus servicios en mi despacho de abogado, pues tenía la firme convicción de que me las había con un compañero, y aún recuerdo la escena en que el sargento Domínguez me juraba y perjuraba que no era Letrado y yo, mostrándole su diccionario, le preguntaba: ¿Pero cómo sin ser doctor, ni licenciado, ni aun bachiller, ha podido usted escribir esto? A ratos perdidos, me contestó».

Así, «a ratos perdidos», hizo aquel importantísimo diccionario, siempre atendiendo a los deberes de su destino y supliendo las ausencias y enfermedades de otros».

Cuando el ministro de Marina presentó al Rey el libro del período de 1748 a 1912, éste,

después de ojearlo atentamente, dijo: «Esta es una obra de titanes. En la primera firma me trae Vd. una cruz pensionada para este Oficial». Razón sobrada tenía el Monarca; de titanes eran sus obras. Trabajar en ellas era perderse en el inmenso fárrago de la legislación marítima.

Artemio Lozano publicó «Legislación de Marina y del Cuerpo de Infantería de Marina de 1917 a 1929». En el preámbulo decía proseguir la tarea emprendida por el teniente Domínguez. Después añadiría un breve diccionario comprensivo del período 1930 a 1932. Transcurridos los años, siendo comandante, desempeñaría un juzgado militar.

Los dos antiguos sargentos fueron recom-pensados en su día y sus obras declaradas de interés militar.

Es difícil que llegemos a valorar debidamente el penoso trabajo de hombres como los citados, que a «ratos perdidos», con inquebrantable tesón durante muchos años, renunciaron a los necesarios y merecidos descansos en beneficio de los que con ellos convivieron, y constituyeron una excelente fuente de información para investigar el pasado histórico de nuestras Fuerzas Armadas.

J. M.ª B.

24.205.—Los tercios



En tiempos antiguos, —finales del siglo XIV—, cuando se precisaban soldados para acciones arriesgadas en la mar, se recurría a los soldados de tierra, y se les habituaba a vivir y luchar en el nuevo medio; es decir, lo que más adelante se llamó «marinpear al soldado», y de ahí el origen de la Infantería de Marina, cuyos efectivos se agrupaban en Tercios. ¿Cuál es el origen de esta voz? Unos la atribuyen a la de «legión tercia» de los romanos; otros al reparto por terceras partes de sus hombres; esto es, un tercio de arcabuceros, otro de piqueros y otro de escudados. Según el profesor Olesa Muñido, de tan grata memoria para todos los miembros de nuestra Corporación, esta denominación se debe al mantenimiento de un cuerpo de tropas en Italia, distribuido por terceras partes entre

Nápoles, Sicilia y Lombardía, al que después se les unió el de Milán. A estos Tercios se les llamaba *Tercios Antiguos, grandes o viejos*. A los que les sucedieron se les denominó simplemente *Tercios*, creados de 1565 en adelante.

J. L. T.

24.206.—Privilegios de nuestra Infantería de Marina



El Cuerpo de Infantería de Marina goza de innumerables privilegios, ganados a pulso a través de los siglos gracias al estricto y entusiasta cumplimiento de los lemas cuyo contenido siempre ha honrado: *Valiente por mar y tierra, Valor y disciplina y Nobleza y valentía*. Como vemos, el valor, quintaesencia de todas las virtudes militares, es factor común de todos estos lemas.

Ennumeraremos algunos de estos privilegios:

- Privilegio del título Real y Gloriosa.
- Privilegio de tropa de Casa Real, que lleva consigo el usar los colores azul y encarnado del uniforme de tropa de Casa Real.
- Privilegio de usar la bandera del Tercio de la Mar de Nápoles, regimiento de la Corona, bandera morada con dos anclas cruzadas por emblema y un ancla en el fondo. (El emblema se varió en 1931 y la bandera desapareció en 1936).
- Privilegio de ocupar en campaña el puesto de mayor peligro, o de extrema vanguardia en los avances o el de extrema retaguardia en las retiradas.
- Preferencia en el acto del pago, con lo que podía percibir sus haberes con preferencia a otras unidades (1828), lo cual era muy importante en épocas de escaseces económicas.
- En la mar, custodia de la bandera durante el combate.
- Formar a la cabeza de las columnas de desembarco, cubrirlas con sus guerrillas y estar en la primera línea de choque.

J. L. T.

24.207.—La venganza catalana



Los infantes de Marina tienen un origen muy remoto que se pierde en la nebulosa de los tiempos. Podríamos identificarlos con aquellas tropas embarcadas denominadas «hombres de armas» que a bordo de las galeras constituían lo que hoy denominamos fuerzas de choque, ya que las galeras que los transportaban eran tripuladas, a efectos de navegación y maniobra, por marineros y remeros. Estos «hombres de armas» eran sobresalientes ballesteros de «acción múltiple», pues lo mismo combatían en la mar contra flotas enemigas que desembarcaban en territorio enemigo para conquistarlo. Veamos un ejemplo.

A principios del siglo XIV se unieron catalanes y aragoneses y organizan una expedición a Oriente bajo el mando de Roger de Flor, que llevaba consigo, entre otros, a Berenguer de Entenza. Los «hombres de armas» o infantes de Marina constituían una fuerza de 1.500 jinetes y 4.000 almogávares —que, a nuestro juicio, al estar embarcados fueron el embrión de la Infantería de Marina—, dispuestos a arrebatar a los genoveses el dominio comercial y de armas que ejercían en aquellos tiempos.

Llegada la fuerza a Constantinopla, caen sobre ellos los genoveses por sorpresa, pero reaccionando con saña y con bravura, los catalanes y aragoneses les hacen más de 3.000 bajas. No pudiendo contra los expedicionarios con las armas, los genoveses, eternos rivales de Aragón, recurren al engaño y convencen a los alanos para que asesinen a Roger de Flor, como así ocurrió durante la celebración de un banquete al que había sido invitado el caudillo de la flota combinada.

Ante esto, los almogávares o infantes de Marina, reclutados en su mayoría entre los catalanes, deciden tomar cumplida venganza de esta traición, y para obligarse más aún, hunden sus naves, como hará Hernán Cortés dos siglos más tarde, y pelearon con tal ímpetu y valiente acometividad, que acabaron prácticamente con los genoveses. Pasados los siglos, aún se dice: *Dios te libre de la venganza de un catalán.*

J. L. T.

24.208.—Circular cervantina



Habitual personaje de muchas misceláneas, quizá sea bueno recordar cómo se costeó el monumento al infante de Marina y glorioso manco don Miguel de Cervantes; lo sabemos por la circular de capitán general de Ferrol que transcribimos:

«El General Jefe del E. M. del Departamento de Orden del Excmo. Sr. Capitán General del mismo

Previene: que dicha Superior Autoridad ha recibido en el día de ayer una R. O. comunicada que dice lo que sigue:

Gaceta de Madrid y D. O. de hoy inserta una R. O. de Presidencia por la que se invita funcionarios Estado a ceder uno por ciento su haber mensual Enero próximo monumento Cervantes y dispone por lo que respecta Habilitación oficiales que supondrá admitido el descuento de perceptores de fondos públicos sirviéndose V. E. ordenar recaudación obtenida se envíe Habilitado General este Ministerio quien a su vez hará entrega de la total a la Junta correspondiente nombrada al efecto por Presidencia Consejo Ministros.

Se entiende que la invitación es a todos pero a los Generales, Jefes y Oficiales se les descontará, excepto a los que digan que no.

Ferrol 30 de Diciembre de 1927.

Firmado: Adolfo Suances.»

J. B. N.

24.209.—Caballería de Marina



Entre los años de 1895 y 1898, y por una Real Orden de 4 de marzo de 1895, contaron las fuerzas de Infantería de Marina que operaban en Cuba, en cada batallón, con unas *guerrillas montadas*; sus efectivos eran variables: desde una compañía de dos secciones a una sola de éstas, dependiente esto de la misión. Se empleaban en «acciones de sorpresa, descubiertas, golpes de mano, protección avanzada, etc.», formó esta *guerrilla montada*, la sexta compañía de aquél.

MARINOGRAMA NÚMERO 319

Por DOBLAN

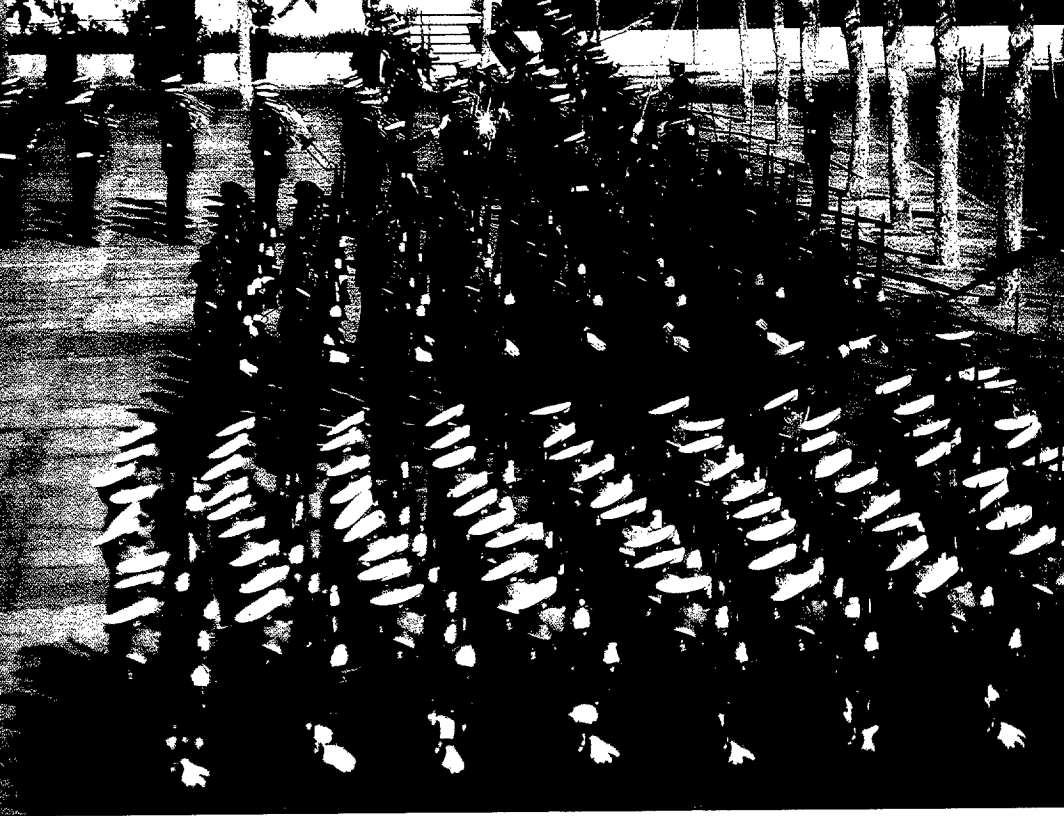
1	H	2	J	3	K	4	H	5	Ñ	6	P	7	K	8	M	9	L	10	O	11	I				
		12	N	13	E			14	N	15	L	16	N	17	K	18	Ñ	19	F		20	P	21	C	
22	I	23	F	24	C			25	Ñ	26	D			27	Ñ	28	D	29	H	30	M	31	J		
32	G	33	H	34	F	35	C	36	C	37	A	38	E			39	M	40	H			41	A	42	K
43	H	44	Q	45	B	46	O	47	G	48	Ñ			49	L	50	A			51	F	52	F	53	L
54	M	55	A	56	D	57	G	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

DEFINICIONES

Palabras

-
- A.—Pieza central o alma de un palo macho de la arboladura 41 50 83 55 37
- B.—(Plural): Aparejo hecho con hilos, cuerdas o alambres trabados o anudados formando mallas, que se usa para pescar, cazar, cercar, etc. 90 72 86 66 45
- C.—Pongáis vertical un palo de la arboladura 82 36 58 63 85 92 24 67 21 35 76
- D.—Carpinteros de ribera 88 59 28 56 77 91 62 26 80
- E.—Arq. Nav. y Man. (Plural): Parte del remo entre la caña y el puño 99 78 61 75 13 103 32
- F.—Nombre que se da en Inglaterra al capitán de navío cuando manda más de tres buque de la Armada 51 19 106 89 23 68 34 52
- G.—(Plural): Nombre de uno de los seres que en la Mitología griega se llamaron sirenas, con cabeza y busto de mujer y cuerpo de pez 32 47 101 60 95 57
- H.—Extendiese un cabo para que se pueda tirar de él 102 40 4 43 100 98 29 33 1 87
- I.—(Marina): Orilla o borde de un bajío, placer, etc. 70 11 22 79 111
- J.—Biog.: Vicealmirante inglés. Nació el 17-5-1880 y murió en Londres el 31-1-1951. Después de ingresar en Marina en 1894, tomó parte en las dos guerras mundiales. En 1915 inventó un tipo de paraván para proteger a los buques de las minas. Mandó el acorazado *Malaya* y el *Resolution* 97 31 112 2 108 73 113
- K.—Met. Ant.: *T u r b i ó n* 74 7 96 3 42 17

L.—Biog.: Dux de Venecia en 1108. Se le considera el fundador del imperio colonial veneciano. En 1204, a pesar de su edad, mandó la flota en la toma de Constantinopla, asegurando así para Venecia la mejor parte del botín	$\overline{65} \ \overline{9} \ \overline{53} \ \overline{49} \ \overline{84} \ \overline{15} \ \overline{93}$
M.—Zool.: Concha de gran tamaño y muy gruesa, con listas salientes, cuyas extremidades encajan al cerrarse las valvas. Viven en el Índico	$\overline{81} \ \overline{109} \ \overline{71} \ \overline{39} \ \overline{30} \ \overline{54} \ \overline{8} \ \overline{110}$
N.—Biog.: Marino francés. Nació en Nantes en 1790 y murió en Tolón en 1848. A los diez años entró en la Marina, saliendo oficial en 1812. En 1831 era capitán de fragata, distinguiéndose en la expedición contra México mandando un buque	$\overline{115} \ \overline{12} \ \overline{114} \ \overline{14} \ \overline{16} \ \overline{64}$
Ñ.—San.: Alimentos que se embarcan para el consumo de los enfermos	$\overline{25} \ \overline{116} \ \overline{5} \ \overline{18} \ \overline{27} \ \overline{48}$
O.—Mec.: Abreviatura de la unidad de potencia denominada «caballo de vapor».	$\overline{46} \ \overline{10}$
P.—Medida de capacidad de diverso valor según las épocas, usada en Inglaterra y los Países Bajos	$\overline{20} \ \overline{107} \ \overline{6}$
Q.—Conjunción e interrogación. (No marinera)	$\overline{94} \ \overline{44} \ \overline{105} \ \overline{69}$
R.—Cuarta Bandera del Código Internacional de Señales. Aisladamente, significa «mantenerse separado de mí»	$\overline{104}$



Rindiendo honores. (Cortesía Boletín Informativo para Personal).

NOTICARIO



MARINAS MILITARES

NACIONAL

Actividades con Marinas extranjeras

Ejercicio TAPÓN 95.—Ejercicio tipo LIVEX, organizado anualmente por la Armada y dirigido por ALFLOT. Se desarrolló entre el 12 y el 22 de junio en aguas del Estrecho y sus accesos, y mares de Alborán y Baleares, fuera de las aguas de Portugal, Marruecos y Argelia. Participaron fuerzas de Bélgica, Francia, Italia, Grecia, Estados Unidos, Turquía, Alemania, Portugal, Países Bajos, Reino Unido y España, con unidades de superficie, submarinos, aviones de patrulla marítima, helicópteros, aviones de ataque, unidades de defensa de costa y de defensa de área.

El ejercicio parte de un supuesto de crisis en un país ribereño del Mediterráneo, que contaría con el apoyo de otro situado en el Atlántico. Una fuerza naval multinacional (MNMF), bajo control operativo español, llevó a cabo operaciones combinadas a fin de controlar el paso del Estrecho y sus accesos, así como un supuesto control marítimo de un embargo sobre los supuestos países.

Por parte española participaron el portaaviones *Príncipe de Asturias*; las fragatas *Reina Sofía*, *Navarra*, *Baleares*, *Asturias*, *Numancia* y *Extremadura*; las corbetas *Infanta Elena*, *Infanta Cristina*, *Descubierta*, *Cazadora* y *Vencedora*; los submarinos *Delfín*, *Tramontana*, *Marsopa* y *Mistral*; los buques de apoyo *Marqués de la Ensenada* y *Contramaestre Casado*; el petrolero *Mar Caribe*,

una unidad embarcada de Infantería de Marina y unidades aéreas; se contó también con las colaboraciones de los Ejércitos de Tierra y del Aire.

La ejecución del ejercicio se desarrolló en tres fases:

- 12/15 junio. Fase Alfa. Adiestramiento.
- 15/20 junio. Fase Bravo. Inicio tensión crisis.
- 20/22 junio. Fase Charlie. Comienzo hostilidades.



Ejercicio ALCUDRA 95.—Es un ejercicio tipo LIVEX de minado y contraminado, programado anualmente por la Armada, que se realizó entre el 12 y el 23 de junio en aguas baleares. Participaron unidades de Bélgica, Alemania, Holanda, Francia, Italia, Reino Unido, OTAN y España.

La finalidad de este ejercicio es el adiestramiento específico de las unidades participantes, así como promover la integración y cooperación mutua de una fuerza multinacional MCM (de unidades contraminas).

Se desarrolló en dos fases, en las que se efectuaron ejercicios de minado y contraminado, evacuación y asistencia en accidentes de buceo.

- Operaciones de minado (12/14 junio), llevadas a cabo por unidades de superficie, aéreas y submarinas.
- Operaciones de MCM (defensiva), subdivididas en una fase táctica (14/21 junio) y otra de recuperación (21/23 junio).

Por parte OTAN, participó la Agrupación de STANAVFORCHAN (fuerza permanente naval del Canal) compuesta por las unidades de MCM *Lobelia* (Bélgica), *Alkmaar* (Holanda), *Düren* (Alemania), *Atherstone* (Reino Unido), *Warrior* y *Pioneer* (Estados Unidos) y *Sapri* y *Crotone* (Italia).

Por parte de la Armada participaron los cazaminas *Guadiana*, *Guadalquivir*, *Guadalete* y *Guadamedina*; los dragaminas *Duero*, *Genil*, *Sil*, *Miño*, *Odiel* y *Tajo*; el patrullero *Anaga*; el remolcador *Cartagena* y el buque de salvamento *Poseidón*.



Ejercicio MEDATEX 95.—Ejercicio combinado hispano-marroquí que tuvo lugar entre el 12 y el 18 de junio en aguas de Alhucemas. La finalidad es mejorar el adiestramiento de las unidades participantes y comprobar la interoperatividad de procedimientos de ambas Marinas.

Las unidades participantes en el ejercicio fueron:

Por parte de la Armada: el LST *Hernán Cortés*, un equipo de reconocimiento y demoliciones submarinas ERDS perteneciente a la Unidad Especial de Buceadores de Combate (UEBC) y una compañía reforzada de Infantería de Marina del Tercio de Armada (TEAR).

Por parte de la Marina Real marroquí: un LST tipo *Batral*, la Unidad de Buceadores de Combate (UBC), un buque de apoyo a buceadores y una compañía de fusiles de Infantería de Marina.

Principales ejercicios y actividades nacionales

Fragata «Canarias».—Continúa con las actividades previstas en el Programa Naval desde su entrega provisional a la Armada. Del 12 de junio al 21 de julio efectuó pruebas de puerto y, posteriormente, pruebas de mar. El día 21 efectuó una colaboración con la Academia de Artillería de Costas de Cádiz.



CALOPCO «Vencedora» (26 junio-21 julio).—Entre el 26 de junio y el 21 de julio, la corbeta *Vencedora* efectuó la CALOPCO en aguas de Cádiz, según el calendario de ejercicios programado por la OVAD. La CALOPCO de la *Vencedora* se coordinó con la de la fragata *Canarias*.



«Navarra» (26-30 de junio).—Efectuó medidas de ruido en el Polígono del CEMAS (Centro de Medidas Antisubmarinas) en Cartagena.



LANTOR-FLOSUB (26-28 de junio).—Los submarinos *Delfín* y *Galerna* efectuaron ejercicios de lanzamiento de torpedos (LANTOR) en proximidades de Cartagena. El *Galerna* colaboró también con las corbetas *Cazadora*, *Infanta Elena* e *Infanta Cristina*, en crucero de instrucción con los alumnos de la Escuela Naval Militar, en ejercicios antisubmarinos y de lanzamiento de torpedos. Contaron a su vez con la colaboración del remolcador *Cartagena* y helicópteros de la 5.ª Escuadrilla de la Flotilla de Aeronaves.



Comisiones y colaboraciones

LXVI Crucero de Instrucción buque-escuela «Juan Sebastián de Elcano» (8 enero-14 julio).—Del 18 al 21 de junio el buque-escuela *Juan Sebastián de Elcano* efectuó en Boston la última escala del LXVI Crucero de Instrucción antes de regresar a España. El 14 de julio entró en el puerto de la Escuela Naval Militar, dando por finalizado el viaje.



Crucero de Instrucción Alumnos Escuela Naval Militar (9 junio-9 julio).—Del 9 de junio al 9 de julio de 1995, los alumnos de primer y segundo cursos de la Escuela Naval Militar efectuaron las prácticas de embarque de fin de curso en las corbetas *Cazadora*, *Infanta Elena* e *Infanta Cristina* y en el transporte de ataque *Aragón*.

Las corbetas participaron en el ejercicio TAPÓN 95, efectuaron escala en Melilla del 22 al 25 de junio y en La Coruña del 1 al 3 de julio, mientras que el *Aragón* lo hizo en Las Palmas del 17 al 20 de junio, en Ceuta del 22 al 25 de junio, Cartagena del 26 al 29 de junio y Santander del 2 al 4 de julio. La agrupación completa hizo escala en Gijón del 5 al 7 de julio, finalizando el crucero de instrucción en Marín el día 9 de julio.

Otras actividades

Programa de Inspección y Vigilancia en la Zona de Regulación NAFO.—Durante el mes de junio se encontraron en la zona de los caladeros NAFO el patrullero *Centinela*, del 1 al 13 junio, y del 13 al 31 de junio el *Atalaya*. Con éste finalizó la campaña de Inspección y Vigilancia NAFO.



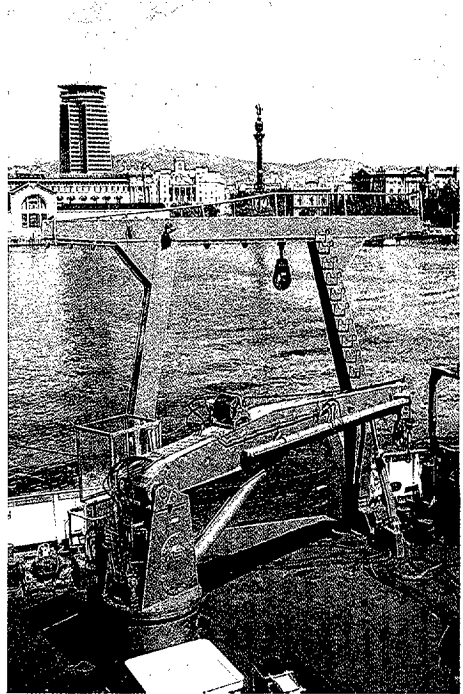
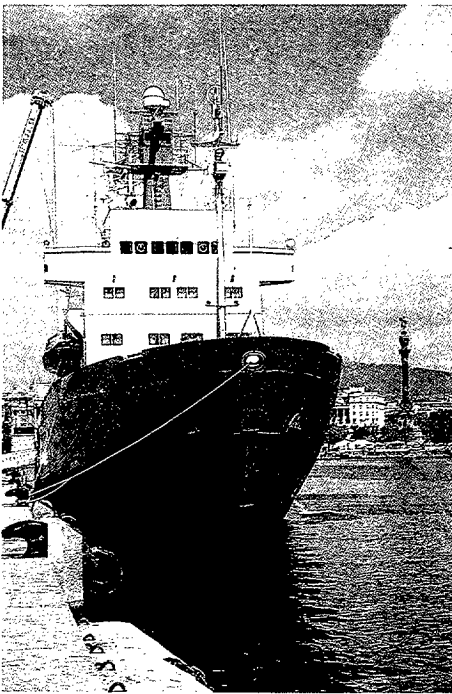
Operación Bonito 95.—A partir del 6 de junio, el patrullero de vigilancia pesquera *Chilreu* inició, como en años anteriores, la vigilancia, seguimiento y apoyo a la flota bonitera española, tanto en aguas internacionales como en la zona económica exclusiva, para hacer cumplir la reglamentación vigente y tratar de evitar posibles conflictos con flotas pesqueras de otros países que faenan en la misma zona.

En la presente campaña participaron cerca de 600 pesqueros españoles, que utilizaron las modalidades de «cacea» y «tanqueo» (cebo vivo) y que se desplazaron, siguiendo los movimientos migratorios del bonito, desde las proximidades de las Azores hasta el Cantábrico y golfo de Vizcaya.

J. Y. G.

Campañas mediterráneas del «Hespérides».—El buque oceanográfico *Hespérides* recaló 24 horas en Barcelona, entre campaña y campaña de exploración, para proceder al relevo de su equipo de científicos, durante la fase mediterránea del programa de 1995, colaborando en ella de forma decisiva.

El Plan Nacional de I+D programó realizar durante la primavera-verano de 1995 dos campañas de corta duración, en las cuales se realizaron un estudio oceanográfico multidisciplinar del mar catalano-balear (12-31 de mayo) y otro del sistema pelágico mediterráneo: análisis de la dinámica planctónica (3-15 de junio).



La primera de ellas se desarrolló en aguas de la Fosa de Valencia, al norte de Baleares, y participaron un total de 12 científicos y seis técnicos procedentes de: Universidad de Barcelona, Instituto de Ciencias del Mar (CSIC) e Institute of Oceanographic Sciences (Reino Unido), con el doctor Miquel Canals, de la Universidad de Barcelona, como jefe de campaña, teniendo como objetivo científico el estudio batimétrico y estructural de la Fosa de Valencia.

Durante la campaña se investigaron exhaustivamente los fondos marinos situados entre Baleares y la Península, estudiándose los accidentes orográficos formados por sedimentos. Las técnicas empleadas fueron: sonar profundo

TOBI (*Towed Ocean Bottom Instrument*), sonda multihaz EM12, cañones de aire, magnetómetro y gravímetro.

La segunda tenía como objetivo científico el estudio de la oceanografía física y química en el Mediterráneo noroccidental, así como la dinámica de nutrientes y su influencia en el desarrollo planctónico. Asimismo la desarrollaron un grupo de 29 científicos de los siguientes centros : Instituto de Ciencias del Mar (CSIC), Barcelona; Centro de Investigaciones Marinas de Vigo; Centro de Estudios Avanzados de Blanes (CSIC); Centro de Investigación y Desarrollo de Barcelona; Universidad de Umea (Suecia) y Plymouth Marine Laboratory (Reino Unido), con el doctor Miquel Alcaraz, del Instituto de Ciencias del Mar, como jefe de campaña.

Las técnicas empleadas fueron: perfiles verticales y muestreo de agua con sonda de conductividad y temperatura; sensores de radiación luminosa; pescas planctónicas y análisis químicos del agua muestreada.

C. B. V.

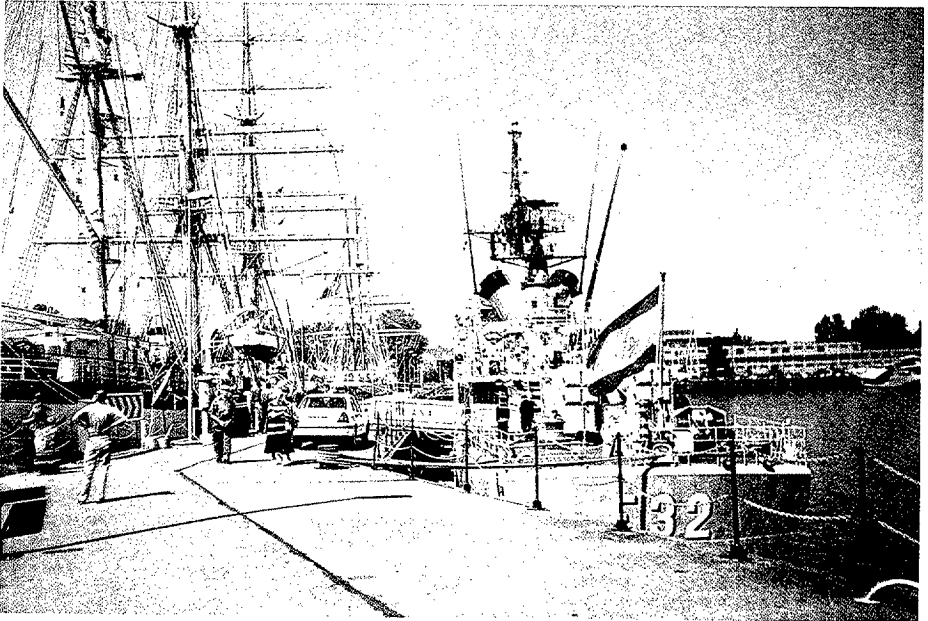


Semana Naval de Kiel y centenario del Nord Ostsee Kanal.—Durante los días 17 a 26 de junio se ha celebrado la Semana Naval de Kiel en su 113.^a edición.

La ciudad de Kiel es la capital del estado alemán de Schleswig Holstein y está situada al fondo del fiordo del mismo nombre; actualmente tiene unos 240.000 habitantes y destaca principalmente por su universidad e industrias locales, como los astilleros HDW. Fue fundada en 1242 por el conde Adolf IV y recibió los fueros de Lübeck que la constituían como ciudad. Ha estado siempre dedicada al comercio e industria naval; es la ciudad natal del zar Pedro III, esposo de Catalina la Grande, y del científico Max Planck. A partir de 1871 se transformó en importante base naval y ha sido la cuna de los submarinistas alemanes. Durante la segunda guerra mundial quedó destruida en un 80 por 100, por lo que ha sido totalmente reconstruida.

Este año, la Semana Naval coincide con el Centenario del Canal de Kiel (Nord Ostsee Kanal), que une el mar del Norte y el Báltico. El canal fue inaugurado en junio de 1895 por el kaiser Guillermo II que a bordo del yate *Hohenzollern* pasó revista a los buques presentes, entre los que se encontraban los españoles *Pelayo*, *Infanta María Teresa* y *Marqués de la Ensenada*. El canal, con sus casi 99 km de longitud y 11 m de calado, permite un ahorro de más de 400 millas a los buques en tránsito entre el mar del Norte y los puertos bálticos.

Con este doble motivo, se han dado cita en la base naval de Kiel los siguientes buques:



Corbeta *Diana*, *Gorch Fock* y *Sagres* atracados en Kiel.

Alemania: destructor *Rommel*; buque-escuela *Gorch Fock*; Yate; *Nordwind*.

Bélgica: fragata *Westdiep*.

Brasil: buque-escuela *Brasil*.

Dinamarca: patrulleros *Krieger* y *Støren*; minador *Møen*; yates-escuela *Svanen* y *Tyra*; lanchas-escuela *Graspurven* y *Snepurven*.

España: corbeta *Diana*.

Estados Unidos: destructor *Philippine Sea*.

Francia: buque aprovisionamiento *Durance*.

Gran Bretaña: fragata *Brazen*; yate real *Britannia*.

Holanda: fragata *Philips van Almonde*; cazaminas *Vlarding*; yate-escuela *Urania*.

Irlanda: patrullero *Deirdre*.

Italia: destructor *Francesco Mimbelli*.

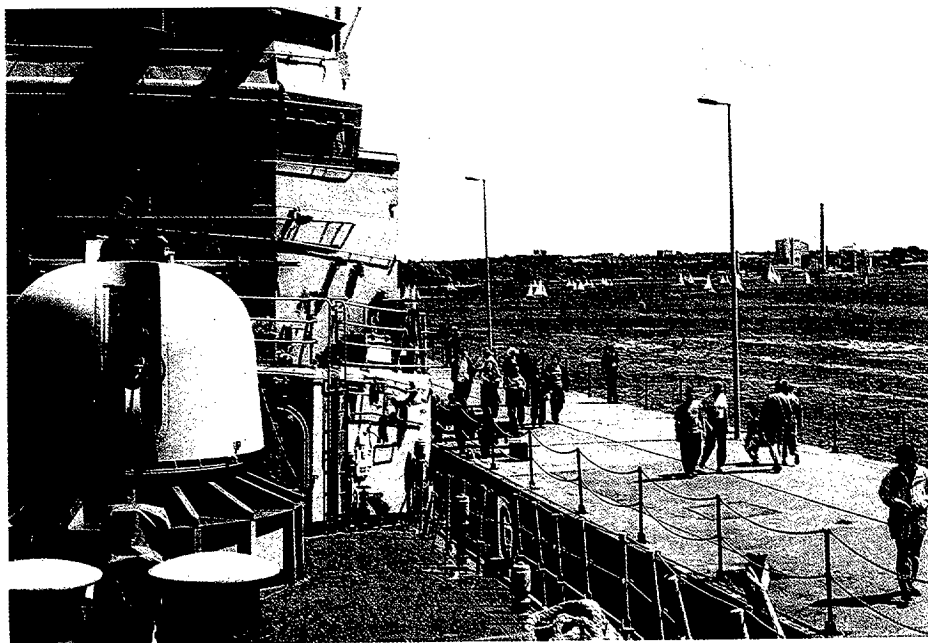
Letonia: dragaminas *Imanta*.

Polonia: corbeta *Gornik*.

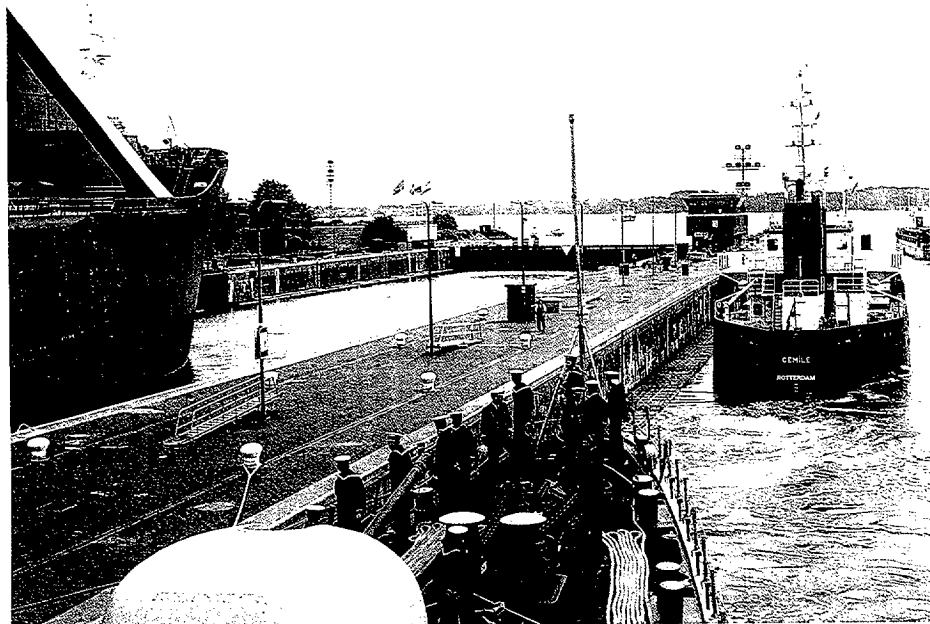
Portugal: buque-escuela *Sagres*.

Rusia: fragata *Neustrashimy*.

Suecia: patrullero *Göteborg*.



Corbeta *Diana* atracada en Tirpitzmole (Kiel).



Corbeta *Diana* saliendo de la esclusa de Holtenau hacia el fiordo de Kiel.

Como acto principal del Centenario del Canal, el día 20 tuvo lugar la revista naval del presidente alemán Roman Herzog. A parte de los buques participantes, asistieron el *Brandenburg*, *Brasil*, *Westdiep*, *Men*, *Durance*, *Britannia*, *Imanta*, *Gorch Fock*, *Göteborg*, *Neustrashimy* y *Sagres*.

El día 21 la *Diana* recibió la visita oficial del embajador de España en Bonn, don Fernando Perpiñá-Robert, al que se le rindieron los honores de ordenanza.

El día 22 todos los buques participantes depositaron una corona de flores en el monumento Memorial de la Marina alemana en Laboe. Este monumento y el dedicado a los submarinistas alemanes de la primera y segunda guerras mundiales en Möltenort han sido visita obligada por casi todas las dotaciones presentes en Kiel.

El día 26, la *Diana* emprendió el viaje de regreso a España a través de los estrechos daneses.

A. P. P.



Semana Naval de Kiel (16 -25 junio).—Durante el tránsito de ida, el día 11, la corbeta *Diana* efectuó PASSEX con la fragata portuguesa *João Roby*, en el que realizaron ejercicios de comunicaciones (NAUCOMEX), navegación (MISCEX) y guerra electrónica (EWX), y el 28 y 29 del mismo mes, en tránsito de regreso, efectuó otro PASSEX con la fragata británica *Chanfan* en aguas del mar del Norte.

Colaboraciones con el Ejército de Tierra

«*Deva*» (27-28 junio).—Del 27 al 28 de junio, el patrullero *Deva* efectuó una colaboración en L'Escala con unidades de operaciones especiales del Ejército de Tierra, que efectuaron maniobras de adiestramiento de arriado e izado de embarcaciones.



«*Toralla*» (21-23 junio).—Del 21 al 23 de junio, el patrullero *Toralla* efectuó colaboración con el Grupo de Operaciones Especiales GOE-1 en la bahía de Portman.

Colaboraciones con el Ejército del Aire

«*Toralla*».—El 27 de junio, el patrullero *Toralla* efectuó remolque de blanco durante un ejercicio de tiro de las Alas 11 y 14 del Ejército del Aire.



«*Las Palmas*».—El 26 de junio, el remolcador *Las Palmas* efectuó un ejercicio de abastecimiento vertical (VERTREP) con un helicóptero del 602 Escuadrón del Mando Aéreo de Canarias.



«*Medas*».—El 20 de junio, el patrullero *Medas* efectuó un VERTREP con el 802 Escuadrón del Mando Aéreo de Canarias.



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 junio, concretamente, con la *Santa María*, integrada en la agrupación de STANAVFORMED, con una actividad de 56,7 por 100 en patrulla, 16,7 por 100 en tránsito y 26,7 por 100 en puerto, y la *Cataluña*, integrada en la agrupación de UEO con una actividad de 53 por 100 en patrulla, 13,3 por 100 en tránsito y 33,3 por 100 en puerto.

En el cuadro anexo se observa el resumen de la participación de la Armada desde el comienzo de las operaciones en el Adriático.

J. Y. C.

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
Andaluća	SHARP VIGILANCE/FENCE	WEUCONMARFOR	04-10-92	12-01-93	642	12	31
Andaluća	MARITIME GUARD	STANAVFORMED	17-05-93	18-06-93	43		3
Andaluća	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	WEUCONMARFOR	21-01-95	09-05-95	206	16	23
Baleares	MARITIME MONITOR	STANAVFORMED	16-07-92	21-07-92			
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			
Cataluña	SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	09-05-95	Continúa	107		17
Extremadura	SAHRP VIGILANCE	WEUCONMARFOR	25-07-92	24-09-92	149		
Extremadura	SAHRP GUARD	WEUCONMARFOR	20-11-93	05-03-94	25	1	
Hernán Cortés	ALFA BRAVO	TG 81.01	10-12-94	21-12-94			

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>Martín 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		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		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		5
<i>Santa María</i>	SHARP GUARD	STANAVFORMED	05-04-95	Continúa	110	4	18
<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		
<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		4
<i>Victoria</i>	ALFA BRAVO	TG 81.01	14-12-94	21-12-94			
Suma total					4.358	83	313

Disposiciones oficiales

Retribuciones.—El Real Decreto 827/1995, de 29 de mayo (BOD núm. 118), dispone la modificación del Reglamento General de Retribuciones del Personal de las Fuerzas Armadas en lo que afecta a los oficiales generales en situación de Segunda Reserva.



Plantillas.—El Real Decreto 924/1995, de 9 de junio (BOD núm. 116), establece las plantillas de las Fuerzas Armadas para el ciclo 1995/1996.

G. Y.

Deportes

XIV Campeonato de Golf de la Armada.—Una nueva edición del Campeonato de Golf de la Armada se celebró durante los días 29 y 30 de abril en el campo de la Base Naval de Rota, cuyas adecuadas instalaciones propiciaron una impecable organización, así como unas excelentes condiciones para la práctica de este deporte.



Los participantes y sus trofeos.

La participación, superior a la de años anteriores, se caracterizó por la experiencia de los jugadores, que incrementa año tras año la oferta de favoritos al triunfo. Es de destacar el espíritu competitivo con el que acudieron los jugadores veteranos, sin cuya presencia este campeonato perdería gran parte de su esencia. Especial mención merece la asistencia del almirante Gabino Aranda de Caranza que, como jugador más veterano, recibió el merecido homenaje de todos.

El Comité de competición, anticipándose a las facilidades que el recorrido ofrece habitualmente, modificó selectivamente las salidas y posiciones de bandera con objeto de desafiar al juego de los participantes. El viento de levante, que hizo su aparición al comienzo del recorrido del segundo día, aumento sensiblemente las dificultades naturales, convirtiéndose en verdugo de las esperanzas de algunos favoritos.

La modalidad «medal play» a 36 hoyos comenzó con un juego conservador generalizado del que no se obtuvieron resultados significativos, pero que confirmaron las expectativas que se tenían sobre los campeones de ediciones anteriores; Rafael Serrano, campeón del año pasado, seguido de cerca por Carlos Molinero, encabezaron la clasificación provisional del primer día. El resto de jugadores, como Federico Baeza, Pedro Velón y Benigno Gonzalez-Aller, algo más descolgados, mantenían, a pesar de todo, intactas todas las aspiraciones.

El segundo día de competición, marcado fundamentalmente por la dificultad de la posición de las banderas en los «Greenes», favorecieron el juego de algunos participantes locales; el extraordinario juego mostrado por Federico Baeza mantuvo en vilo el título por el campeonato hasta el final, el cual se decantó del lado de Rafael Serrano, proclamándose nuevamente campeón absoluto. Por su parte, la recuperación del juego de Pedro Velón, con un «birdie» *in extremis* en el último hoyo, arrebató el tercer puesto a Carlos Molinero, que fue cuarto a un golpe.

En categorías con *handicap*, la primera fue merecidamente para Francisco Arenas con los mismos golpes que Benigno González-Aller, que fue segundo; en segunda, Gabriel de la Torriente, con un juego constante repitió triunfo ante el buen hacer de Ramón Díaz-Guevara. Por lo que respecta a los jugadores *senior*, la experiencia de Juan García Brera fue suficiente para alzarse con un triunfo de más de diez golpes sobre Juan Castañeda, segundo clasificado.

Las clasificaciones finales fueron:

Categoría Scratch (absoluta).

Campeón.—Comandante Infantería Rafael Serrano del Río: 170 golpes.

Subcampeón.—Capitán de fragata Federico Baeza Fernández de Rota: 171 golpes.

3.º Clasificado.—Comandante de Intendencia Pedro Velón Ororbía: 175 golpes.

4.º Clasificado.—Capitán de Intendencia Carlos Molinero Gamio: 176 golpes.

Categoría Medal 1.ª

- 1.º Capitán de corbeta Francisco Arenas Vicens: 147 (+3).
- 2.º Teniente de navío Benigno González-Aller Gross: 147 (+3).
- 3.º Capitán de fragata Ramón Peral Lezón: 149 (+5).



El campo en óptimas condiciones para el juego.

Categoría Medal 2.ª

- 1.º Capitán de navío Gabriel de la Torriente Castro: 148 (+4).
- 2.º Capitán de fragata Ramón Díaz-Guevara Domínguez: 149 (+5).
- 3.º Capitán de corbeta Álvaro de Agustín Vázquez: 151 (+7).

Categoría Medal Senior.

- 1.º Capitán de corbeta Juan García Brera: 147 (+3).
- 2.º Capitán de Navío Juan Castañeda Turmo: 160 (+16).
- 3.º Capitán de Intendencia Carlos Pardo Suárez: 164 (+20).

La entrega de trofeos, presidida por ALFLOT, almirante García de Lomas Ristori, se realizó durante el transcurso de una animada cena en el club de oficiales, a la que asistieron diversas autoridades de la Zona Marítima del Estrecho.

Visitas

Málaga.—Durante los días 30 de junio al 3 de julio ha efectuado escala en Málaga una flotilla de dragaminas integrada por los buques *Lobelia* (M-921) belga, *Atherstone* (M-38) británico, *Alkmaar* (M-850) holandés y *Defender* (MCM-2) estadounidense.

El *Lobelia* y *Alkmaar* pertenecen a la clase *Tripartite*, construida en conjunto por Francia, Bélgica y Holanda. El *Lobelia* es el cuarto de la serie de siete construida por Bélgica y el *Alkmaar* el primero de los quince holandeses. Los buques desplazan 510 tm; sus dimensiones son 51,6 m de eslora, 9 m de manga y 2,5 m de calado; están preparados para dragado convencional con barrido mecánico y como cazaminas con dos vehículos de control remoto PAP-104.

El *Atherstone* pertenece a la clase *Hunt* y es el décimo de los trece en servicio. Desplaza 625 tm; sus dimensiones son 60 m de eslora, 9,85 m de manga y 2,2 m de calado; puede efectuar barrido convencional con rastras Oropesa o caza de minas con dos vehículos PAP-104 de control remoto .

El *Defender* pertenece a la clase *Avenger* y es el segundo de una serie de catorce en servicio. Desplaza 1.300 tm; sus dimensiones son 68,3 m de eslora, 11,9 m manga y 3,4 m de calado; efectúa la caza de minas con dos vehículos de control remoto Alliant SLQ-48.

Cartagena.—Durante los días 22 de mayo a 20 de junio efectuaron escala en el puerto de Cartagena los buques de la Marina marroquí: corbeta *Lieutenant Colonel Errhamani* (F-501) y LST *Sidi Mohamed Ben Abdellah* (LST-407).

El primero de ellos pertenece a la clase *Descubierta*. Entró en servicio en 1983 y es idéntico a sus gemelos españoles con la diferencia de que monta misiles SS Exocet en lugar de Harpoon.

El LST pertenece a la clase *Newport* estadounidense. Se trata del ex *Bristol County* (LST-1198) que ha sido transferido a Marruecos en alquiler por cinco años.

Ambos buques permanecieron durante un mes en la Empresa Nacional «Bazán» de Cartagena, efectuando diversas reparaciones y puesta a punto.



Entre el 7 y el 10 de junio hizo escala el dragaminas belga *Bellis* (M-916).—Pertenece a la clase *Tripartite*, construido en colaboración con Francia y Holanda. Entró en servicio en agosto de 1986 y es el segundo de una serie de diez. Actualmente quedan siete en servicio en la Marina belga.

Sus dimensiones son 51 m de eslora, 9 m de manga y 2,5 m de calado. Desplaza 595 ton a plena carga y su propulsión es un motor diesel con velocidad máxima de 15 nudos. Su casco es de fibra de vidrio reforzada (GRP). Está preparado para rastreo convencional y también para caza de minas, auxiliado por dos vehículos de control remoto PAP-104.

El buque permaneció en el carenero de la Empresa Nacional «Bazán» para efectuar diversas reparaciones.



Del 5 al 12 de junio, los buques de la Marina de los Estados Unidos crucero *Ticonderoga* (CG-47), fragata *Kauffman* (FFG-59) y submarino *Batfish* (SSN-681).—El *Ticonderoga* es el primero de los veintisiete de su clase. Entró en servicio en enero de 1983. Sus dimensiones son 173 m de eslora, 17 m de manga y 9,5 m de calado máximo. Está propulsado por cuatro turbinas de gas; tiene dos ejes y velocidad máxima de 30 nudos. Su armamento principal consta de ocho misiles SS Harpoon, dos lanzadores dobles de misiles SAM Standard SM-2 MR, dos cañones de 5/54 pulgadas, dos montajes CIWS Vulcan Phalanx, dos montajes triples MK-32 de tubos lanzatorpedos y uno o dos helicópteros LAMPS. El día 8 efectuó el relevo de comandante.

La FFG *Kauffman* pertenece a la clase *Oliver Hazard Perry*, y entró en servicio en febrero de 1987. Sus dimensiones son 138,8 m de eslora, 13,7 m de manga y 6,7 m de calado máximo. La propulsión es de dos turbinas de gas, un eje y velocidad máxima de 29 nudos. Su armamento consta de un lanzador MK-13 para misiles SS Harpoon (4) y SA Standard SM-1MR, un cañón de 76 mm, un montaje CIWS Vulcan Phalanx, dos montajes triples MK-32 de tubos lanzatorpedos y 1/2 helicópteros Seahawk LAMPS III.

El submarino *Batfish* pertenece a la clase *Sturgeon*. Entró en servicio en septiembre de 1972. Tiene 92 m de eslora, 9,6 m de manga y 8,8 m de calado. Desplaza 4.780 tm en inmersión y está propulsado por un reactor Westinghouse S5W, alcanzando una velocidad de 30 nudos en inmersión. Tiene posibilidad de llevar misiles Tomahawk, Harpoon y torpedos convencionales. Permaneció en bahía abarloado al buque de apoyo *Seattle*.



Del 6 al 10 de junio, los dragaminas estadounidenses *Defender* (MCM-2) y *Warrior* (MCM-10).—Ambos buques pertenecen a la clase *Avenger*. Entraron en servicio en septiembre de 1989 y abril de 1993, respectivamente. Sus dimensiones son 68,3 m de eslora, 11,9 m de manga y 3,7 m de calado; desplazan 1.300 tm y su propulsión es de cuatro motores diesel, dos motores eléctricos y dos ejes con velocidad máxima de 13,5 nudos. Están preparados para rastreo mecánico con rastra Oropesa, rastreo magnético/acústico con el sistema SLQ-37 (V) y cuentan con dos vehículos Alliant SLQ-48 para la caza y destrucción de minas por control remoto.



Durante los días 5 al 20 de junio, los buques de la Marina de los Estados Unidos *Seattle* (AOE-3) y *Simon Lake* (AS-33).—El *Seattle* pertenece a la clase *Sacramento*. Entró en servicio en abril de 1969. Sus dimensiones son 241 m de eslora, 32,6 m de manga y 12 de calado. Desplaza 53.600 tm a plena carga; su propulsión consta de cuatro calderas, dos turbinas, dos ejes y velocidad máxima de 26 nudos. Está diseñado para buque de aprovisionamiento rápido de combustible, municiones y provisiones en general. Dispone de dos estaciones por cada banda y tiene posibilidad de efectuar el aprovisionamiento por VERTREP con helicópteros CH-46 *Sea Knight*. Su armamento está equipado con un lanzador de misiles Nato Sea Sparrow, dos montajes CIWS Vulcan Phalanx y cuatro ametralladoras de 12,7 mm.

El *Simon Lake* es un buque nodriza de submarinos, en servicio desde noviembre de 1964. Sus dimensiones son 196 m de eslora, 25,9 m de manga y 9,1 m de calado. Desplaza 19.900 tm a plena carga y su propulsión consta de dos calderas, dos turbinas Laval, un eje y velocidad máxima de 20 nudos. Está preparado para efectuar reparaciones en submarinos y en sus sistemas de misiles balísticos.

A. P. P.



Palma.—Durante los días 30 de junio a 10 de julio hicieron escala en el puerto de Palma de Mallorca los patrulleros de la guardia costera italiana *Oreste Cavallari* (CP-401), *Walter Fachin* (CP-403) y *Michele Lolini* (CP-407).

Los dos primeros pertenecen a una serie de cuatro unidades. Desplazan 130 tm, sus dimensiones son 28,6 m de eslora, 6,2 m de manga y 2 m de calado. Su velocidad máxima es de 22 nudos.

El *Michele Lolini* pertenece a otra serie de cuatro unidades. Desplaza 136 tm y sus dimensiones son 29,5 m de eslora, 6,7 m de manga y 1,8 m de calado. Su velocidad máxima es de 22 nudos.

A. P. P.



Semana de las Fuerzas Armadas, Zona Marítima del Cantábrico 1995.—

Con motivo de la Semana de las Fuerzas Armadas, se celebraron diversos actos en la Zona Marítima del Cantábrico y en su cabecera, Ferrol. La Armada ha sido la encargada de organizar los actos de este año, de acuerdo con el turno alternativo que sigue con la Región Militar del Noroeste, con sede en La Coruña.

Durante la semana, diversos grupos de escolares ferrolanos y de colegios de León, Cedeira, Xove y As Pontes han recibido su bautismo de mar a bordo del remolcador *Mahón* y de una petrolera del Tren Naval del arsenal. En Sada, Betanzos y Miño se han desarrollado diversas demostraciones de componentes del Tercio Norte de Infantería de Marina y soldados del Ejército de Tierra. En la zona de la Espenuca se impartió un curso de orientación por miembros del Tercio Norte.

El viernes día 2, la banda de música del Tercio Norte ofreció un concierto en el Cantón de Molins ferrolano y durante el sábado y domingo se mantuvo, en el mismo lugar, una exposición estática de material del Tercio Norte, Regimiento de Artillería Antiaérea 76 y Escuela de Energía y Propulsión y un pabellón especial de radioaficionados.

El acto central tuvo lugar el sábado día 3 en la Plaza de Armas de Ferrol, frente al Ayuntamiento, presidido por el almirante jefe de la zona acompañado por el general jefe de la Región Noroeste y diversas autoridades civiles. Consistió en el Homenaje a la Bandera y a los caídos por España y durante su realización se interpretó la oración «A los muertos por la paz», compuesta especialmente para esta ocasión. Participó una compañía mixta de honores con bandera, escuadra de gastadores y banda de música del Tercio Norte, banda de guerra de la BRILAT y secciones del Ejército de Tierra (Región Militar Noroeste), Ejército del Aire (Primera Región Aérea), Armada (Escuela de Energía y Propulsión) y Guardia Civil.

Como colofón de los actos, durante el fin de semana permanecieron en Jornada de Puertas Abiertas la Escuela Naval de Marín; la Escuela de Transmisiones y Electrónica de Vigo, y el Arsenal Militar, Escuela de Energía y Propulsión y Estación Naval de La Graña, en Ferrol.

A. P. P.



Día de las Fuerzas Armadas, Cartagena 1995.—Con motivo de la celebración del Día de las Fuerzas Armadas, el día 2 de junio se celebró una jornada de puertas abiertas en el Arsenal de Cartagena; instalaciones y buques atracados en el muelle Don Juan de Borbón del Arsenal (corbeta *Infanta Cristina*, dragaminas *Duero*, patrulleros *Alcanada*, *Javier Quiroga* y *Anaga*) sirvieron para que muchos escolares pudieran efectuar una visita especial.

En el campo de deportes se preparó una muestra estática de material perteneciente al Tercio de Levante, Centro de Buceo de la Armada, Escuela de Armas, Centro de Instrucción de Infantería de Marina y Base de Submarinos; simultáneamente se efectuó una demostración del adiestramiento de la Unidad de Perros de Tercio de Levante. Asimismo, diversos grupos de escolares efectuaron su Bautismo de Mar a bordo de los cazaminas *Guadiana* y *Guadalete* y de los dragaminas *Ebro* y *Duero*, que los pasearon por las inmediaciones de la bahía.

El día 2, por la tarde, la banda de música del Tercio de Levante ofreció un concierto en la Plaza del Ayuntamiento.

El día 3 se celebró el Acto Institucional, consistente en el arriado de la Bandera, Oración y Homenaje a todos los que dieron su vida por España. El acto se desarrolló en el Paseo de Cañones del arsenal militar y fue presidido por el almirante jefe de la Zona Marítima del Mediterráneo con asistencia de autoridades civiles y militares; los honores fueron rendidos por una compañía mixta de los tres Ejércitos y Guardia Civil. A la finalización del acto, la banda de música del Tercio de Levante interpretó un concierto en la Plaza de Armas del arsenal militar. Todos los buques presentes en bahía encendieron el alumbrado de gala.

A. P. P.

EXTRANJERO

Alemania

Submarinos para Singapur.—El gobierno alemán ha aprobado la transferencia de seis submarinos clase 206 a la Marina de Singapur. El primer submarino será transferido inmediatamente para adiestramiento de las futuras dotaciones, pero no será modernizado, aunque sí le será instalado un sistema de aire acondicionado y algunos equipos menores. Sin embargo, la Marina de Singapur ha firmado un contrato para modernizar los cinco restantes (U-13, U-14, U-19, U-21, U-27) al tipo 206A. Estas transferencias no afectarán a las intenciones del gobierno surasiático de adquirir, en concepto de préstamo, un submarino clase *Kilo* de la Marina india. Este deseo de adquirir submarinos está influenciado por la necesidad de ejercer una clara disuasión a un enemigo potencial en el mar de la China meridional.

Australia

Colisiones del submarino «Collins».—La Marina australiana se encuentra investigando las dos colisiones sufridas por el submarino *Collins*, primero de una serie de seis construidos bajo patente sueca en astilleros australianos. La primera de las colisiones se produjo en inmersión contra un buque auxiliar, mientras que la segunda se produjo entrando en puerto contra un muelle. Este submarino, de 3.300 toneladas de desplazamiento en inmersión, se considera como el de propulsión diesel más avanzado del mundo.

Bélgica

Modernización de las fragatas clase «Wielingen».—La Marina belga ha otorgado a la compañía Signaalapparaten la modernización y sustitución de los sistemas de exploración de superficie de sus tres fragatas clase *Wielingen*. La modernización consistirá en la instalación del radar SCOUT, y unos kits de modificación del sistema combinado de antena WM25, más la implantación de un nuevo sistema de apoyo logístico.

El sistema SCOUT se utiliza para la navegación táctica y la vigilancia de superficie, cuando los radares de pulsos deben permanecer en silencio, al considerarse este sistema como de baja probabilidad de interceptación.



Actualización de los helicópteros «Sea King».—El primero de los cinco helicópteros *Sea King* Mk48 de la Marina belga, que estaba siendo modernizado por un importe de 900 millones de pesetas, ha entrado en servicio procedente de la factoría de Westland Helicopters. La actualización ha consistido en la instalación de un radar de exploración Bendix RDR1500B, del sistema de infrarrojos FLIR 2000F y del radar de navegación Racal RNS252 integrado con el sistema GPS Canadian Marconi CMA 3012. El nuevo radar Bendix proporciona una exploración en los 360 grados del horizonte, con un alcance entre 1,16 km y 296 km. El ordenador RNS252 permite la programación de hasta 100 vías de navegación y genera diferentes tipos de búsqueda.

Brasil

Modernización de las fragatas «Niteroi» y las corbetas «Inhauma».—La Empresa Gerente de Proyectos Navales (EMGEPRON) ha revelado los planes existentes para la modernización de las seis fragatas clase *Niteroi* y las cuatro corbetas de la 2.^a generación clase *Inhauma*. La modernización incluirá la ins-

talación del sistema CIWS Trinity que está dotado de un cañón Mk3 de 40 mm, así como de nuevos motores diesel MTU 1163. Asimismo les será retirado el misil antisubmarino Ikara y el cañón de 4,5" Mk8 a las fragatas *Constituição* (F-42) y *Liberal* (F-43). En cuanto a las corbetas, se les alargará la eslora 4 metros, al necesitar un mayor volumen para los nuevos diesel MTU, ampliándose también la cubierta de vuelo para permitir una toma más cómoda al helicóptero.

Chile

Conversión de un destructor.—El destructor chileno *Blanco Encalada*, ex HMS *Fife* ha sido reconvertido de DLG a DLH en los astilleros ASMAR de Talcahuano. La reconversión ha incluido el establecimiento de una plataforma de vuelo de 22,5 m y de un hangar de 6,86 m de manga para acomodar dos helicópteros AS 532 *Cougar*, un nuevo sistema de recuperación denominado ASIST y una estación de control de vuelo. El sistema de combate incluye la instalación del equipo SISDEF SP-100, basado en el sistema de defensa de punto Rafael Barak 1.

Dinamarca

Nuevo equipo de MCM.—La Marina danesa ha revelado en la exposición IMDEX de Londres su último equipo para la caza de minas. El equipo, bautizado DAMDIS (*Danish Mine Disposal System*), ha sido desarrollado por Nordic en colaboración con RDN, y es remolcado por el Vehículo Operado Remotamente (ROV) producido por Bofors. Montado bajo las dos baterías del ROV, el DAMDIS puede largar un carga de 31 kg de explosivo para la destrucción de minas en profundidades de hasta 212 metros y a una distancia máxima de 1.000 metros. Se han encargado un total de 100 DAMDIS a la compañía RDN.

Estados Unidos

Baja definitiva de los acorazados clase «Iowa».—El pasado 12 de enero, el secretario de Defensa norteamericano firmó la orden de desguace de los cuatro acorazados clase *Iowa* (BB-61) que se encontraban inmovilizados desde la guerra del Golfo. El costo, de 100.000 dólares de mantenimiento anual (12 millones de pesetas), la ingente cantidad necesaria para reactivarlos y las necesidades de personal han pesado definitivamente en la decisión de darlos de baja. Con ellos la Marina estadounidense pierde sus últimos cañones de 16 pulgadas, quedando su poder artillero reducido a 150 piezas de cinco pulga-

das, todas ellas Mk-45, para apoyo de fuego naval y un potencial similar a las rusas y chinas de 130 mm. Tan sólo existen dos cruceros (de origen holandes) en la Marina peruana con piezas de calibre superior.



Alistamiento de un nuevo portaaviones.—El nuevo portaaviones de la Marina norteamericana *John C. Stennis* (CVN-74) ha sido trasladado a los astilleros de Newport News para la finalización de sus trabajos y comprobación de sus sistemas de combate. El buque, con un coste de 3.500 millones de dólares (520.000 millones de pesetas), se encuentra al 88 por ciento de su construcción y están previstas sus pruebas de mar para el 24 de octubre de 1995, para ser entregado provisionalmente el 11 de noviembre en la Base Naval de Norfolk. Para los dos siguientes portaaviones, CVN-75 y CVN-76, se han elegido los nombres de *Ronald Reagan* y *Harry Truman*.



Colisión de un portaaviones nuclear.—El portaaviones nuclear *Abraham Lincoln* (CVN-72), de la clase *Nimitz* y 102.000 toneladas de desplazamiento, colisionó recientemente en el golfo Pérsico con el buque auxiliar *Sacramento* (AOE-1) durante una maniobra de aprovisionamiento en la mar. Como consecuencia de la colisión resultó herida un miembro femenino de la dotación, sufriendo el *Sacramento* diversos daños en su obra muerta.



La Infantería de Marina rescata un piloto en Bosnia.—La utilización de la 24 Unidad Expedicionaria de Infantería de Marina (MEU-SOC), con capacidad de operaciones especiales para el rescate del piloto del F-16 abatido sobre Bosnia-Herzegovina, demuestra la versatilidad de estas unidades, capaces de realizar hasta 18 misiones distintas en tiempo de crisis. El general Carl Mundy, comandante del Cuerpo de Infantería de Marina, no le dio mayor importancia a esta operación, aunque añadió que éste es el motivo por el que estas unidades dedican bastante tiempo a su adiestramiento como fuerza aerotransportable.

Francia

Lanzamiento de un misil desde un submarino.—El lanzamiento con éxito del misil M45 por el submarino nuclear *Le Triomphant* marca un paso adelan-

te en el desarrollo de este nuevo misil balístico, que deberá estar totalmente operativo antes de marzo de 1996, cuando *Le Triumphant* inicie su primera patrulla. El M45 es un arma desarrollada para cubrir el lapso de tiempo necesario para que el misil M5 entre en servicio. La versión operativa del M45 está diseñada para transportar seis cabezas nucleares TN-75, cada una con un poder destructivo de 100 kilotones. Las últimas pruebas de este misil, realizadas en Guadalupe, demostraron que era capaz de alcanzar un blanco a 4.500 km. Francia tiene previsto realizar de 10 a 20 pruebas nucleares en el atolón de Mururoa hasta finales de año, a pesar de las protestas regionales que se han originado con este motivo.

Holanda

Construcción de dos fragatas.—El gobierno holandés ha autorizado la construcción de dos fragatas clase CLF de defensa aérea, por un importe de 1.100 millones de dólares (130.000 millones de pesetas). Las fragatas forman parte del programa trilateral de cooperación con Alemania y España, y serán construidas en los astilleros de Royal Schelde, encargándose Signaal de todos los equipos y componentes electrónicos. Simultáneamente, la Marina holandesa ha anunciado la adquisición de cuatro sonares remolcados (TAS) para sus nuevas fragatas de la clase *Karel Doorman*, al mismo tiempo que continúa las pruebas de mar con su sonar VDS ALF (*Active Low Frequency*), desarrollado por los laboratorios TNO-FEL de La Haya.



Nuevo submarino clase «Moray» de 1.400 toneladas.—Ha comenzado en RDM la definición de un proyecto de submarino de 1.400 toneladas, denominado *Moray 1400*. Este submarino, al igual que el *Moray 1800*, incorpora la opción de la propulsión independiente del aire (AIP), para aumentar su autonomía sin dar *snorkel*. De acuerdo con los astilleros de Rotterdam RDM, el nuevo proyecto será capaz de permanecer 32 días en patrulla a una distancia de la base de 1.600 millas. La familia *Moray* está basada en la clase *Walrus*, aunque con menor nivel de automatización y una cota máxima de 300 metros.

Italia

Misil «Aspide» mejorado.—La compañía italiana Alenia ha ofrecido una versión mejorada del sistema del misil Aspide. El Aspide 2000 ha mejorado en un 30 por 100 su comportamiento dinámico, gracias a la mejora de su grupo propulsor y del sistema de guiado y de ECCM. El misil, que se utiliza en

misiones superficie-aire y aire-aire, ha sido mejorado de forma paralela con la puesta al día del sistema de defensa aéreo Alenia Spada, denominado ahora Spada 2000, cuyos módulos han sido reducidos de tamaño para mejorar la movilidad de todo el sistema.

OTAN

Ejercicio BALTOPS 95.—Por primera vez en la Historia, todos los estados bálticos han participado en los ejercicios de la OTAN denominados BALTOPS 95, realizados del 6 al 17 de junio en el mar Báltico. También por primera vez ha participado un submarino no perteneciente a la OTAN, el polaco *Wilk* de la clase *Foxtrot*. Doce naciones y 36 buques tomaron parte en la primera fase de estas maniobras para experimentar la interoperatividad de los procedimientos y sistemas entre las fuerzas de la OTAN y las de la Asociación Para la Paz (PfP). La fase dos estuvo dedicada a la interoperatividad entre las Marinas aliadas. Fuerzas navales y observadores de Dinamarca, Estonia, Finlandia, Alemania, Irlanda, Letonia, Lituania, Holanda, Polonia, Rusia, Suecia y los Estados Unidos tomaron parte en estos ejercicios. Las maniobras BALTOPS demuestran el interés de los Estados Unidos en esta región y su deseo de promover la estabilidad, de acuerdo con las declaraciones realizadas por el contralmirante Joseph Mobley, comandante del Grupo de Portaaviones 2 y OCE del ejercicio.

Portugal

Tratado sobre las islas Azores.—Los Estados Unidos han firmado un tratado con Portugal que extiende el uso de la base de Lajes por otros cinco años. Esta base, vital para las operaciones de los aviones de patrulla marítima en el Atlántico oriental, puede ser utilizada también para apoyar las operaciones en la extinta Yugoslavia. A partir del año 2000, el tratado podrá ser renovado anualmente, recibiendo Portugal 173 millones de dólares en equipos y material militar. Una nueva cláusula específica que los Estados Unidos podrán utilizar la base de forma automática para misiones de la OTAN, mientras que para otro tipo de misiones deberá contarse con la autorización previa del gobierno portugués. El primer acuerdo sobre Lajes se firmó en 1951.

Reino Unido

Más detalles sobre la colisión de la fragata «Batleaxe».—El pasado 25 de enero colisionaba la fragata *Batleaxe* con el submarino alemán U-14 en el canal de la Mancha. No hubo que lamentar daños personales, pero la fragata,

de la clase *Broadsword*, y 4.400 toneladas, una vez que entró en dique seco pudo observar que tenía dañada su hélice de estribor, mientras que el submarino del tipo 206, de 520 toneladas de desplazamiento, pudo apreciar que tenía dos tubos lanzatorpedos averiados, al igual que un lastre principal. La fragata *Battleaxe* será vendida a Brasil en junio, adoptando el nombre de *Greenhalg*, junto con otras tres de la misma clase, que fueron elegidas frente a la oferta norteamericana de fragatas clase *Knox*.



Pérdida de un «Harrier».—Un *Harrier* GR7 se estrelló recientemente durante un vuelo sobre el mar de Irlanda, al oeste de Escocia. La inmediata búsqueda para localizar a su piloto no tuvo éxito, dándose por perdido su único ocupante.



Sensores no acústicos.—De acuerdo con las declaraciones de un portavoz del Ministerio de Defensa británico, los sistemas de guerra antisubmarina están incrementando su capacidad para detectar restos de gasoil, polímeros, desechos y otros residuos químicos, ya que un submarino nuclear de muchas miles de toneladas no puede navegar durante semanas sin dejar rastros de ningún tipo. Los programas en vigor han desembocado en el sonar 2081, capaz de clasificar y detectar submarinos gracias a la variación de los factores ambientales.

Tailandia

Incorporación de una nueva fragata.—La fragata de 3.000 toneladas *Naresuan*, construida en los astilleros chinos de Zhongua y entregada, deliberadamente inacabada, a la Marina tailandesa en diciembre de 1994, está finalizando su período de armamento en astilleros nacionales, en los que de momento se le ha instalado un sistema de propulsión compuesto por dos motores diesel alemanes y dos turbinas de gas LM-2500. En cuanto a sensores, la *Naresuan* llevará el radar de exploración aérea AN /SPS-49(V)5 y dos radares de control de tiro STIR 1.8. En lo referente a las armas, un lanzador vertical Mk41 de ocho células, ocho lanzadores Harpoon, un cañón de 5" Mk45 y dos lanzadores triples de torpedos antisubmarinos Mk46 componen todo su potencial ofensivo, además de un helicóptero SH-2F *Seasprite*.

J. M. T. R.

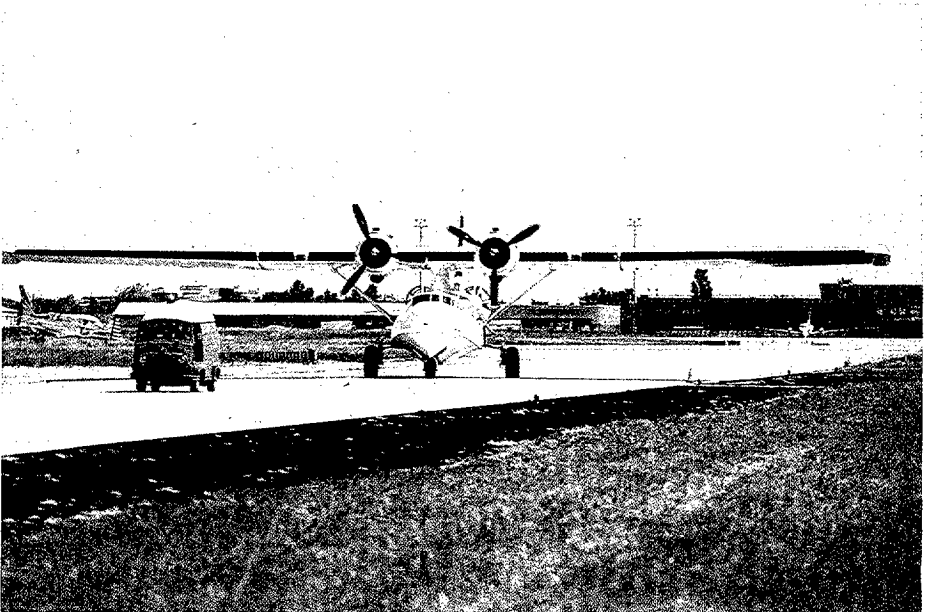
Primer Salón de Avions de Legende

El primer salón de aviones «legendarios» se celebró en Toulouse, en las instalaciones de San Martín de Touch, en Aerospatiale, los pasados 20/21 de mayo, cabe las pistas del aeropuerto civil de Toulouse/Blagnac.

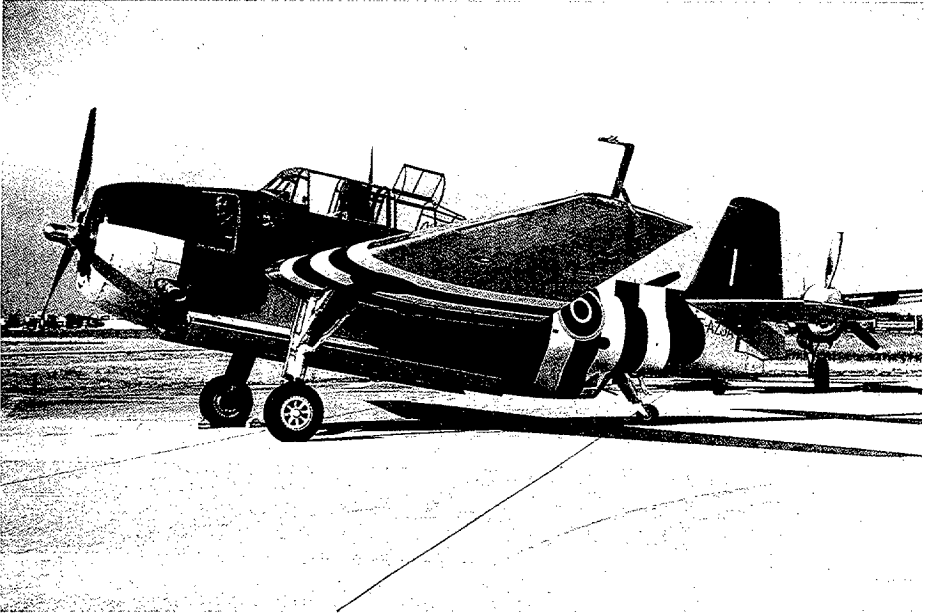
El número de aviones expuestos fue del orden de los cincuenta —aproximadamente, la mitad en vuelo— y se contaban entre ellos un gran número de los llamados *warbirds* o aviones de combate de la segunda guerra mundial. Entre aquellos que más llamaban la atención estaban bombarderos como los B-17, B-25 o B-26, torpederos embarcados, como el *Grumman Avenger*, cazas como los *Supermarine Spitfire*, P-38 *Lightning*, P-40 *Flyingtiger* o P-51 *Mustang*, transportes como el DC-3 *Dakota* o hidroaviones como el *Consolidated Catalina*.

Como aviones pertenecientes a épocas más modernas o más antiguas, y relacionados con la Marina, también pudieron contemplarse un biplano de entrenamiento *Stearman PT-17*, un *Douglas Skyraider* de los «Marines» y un *Texan*, cuyos colores pretendían imitar los de la aviación naval norteamericana durante la batalla del mar del Coral (mayo 1942).

C. B. V.



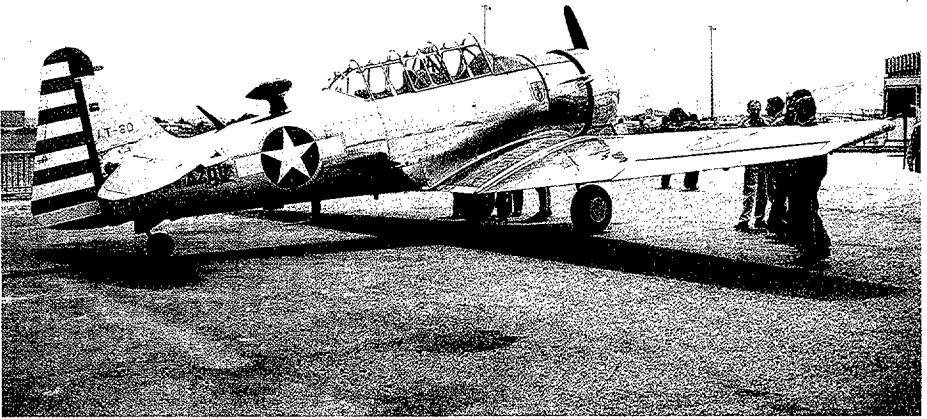
Hidroavión *Consolidated Catalina*



Torpedero/bombardero embarcado *Grumman Avenger*



Bombardero/apoyo a suelo *Douglas Skyraider*



Entrenador *Texan* «disfrazado» al estilo de mayo de 1942

MARINA MERCANTE

Problemas de empleo

En un editorial del boletín de ANAVE, se señala con claridad meridiana la vertebración de los problemas de empleo en buques españoles. Según este boletín, resulta inverosímil comprender cómo se puede considerar ventajoso el empleo de profesionales españoles en buques bajo otros marcos jurídicos, siendo imposible en el marco español. La realidad indica que hay un empleo creciente de españoles en buques operados por compañías nacionales en registros exteriores, sean europeos o no, mientras que, por el contrario, se reduce rápidamente el empleo bajo pabellón español. Por otro lado, ha nacido una nueva modalidad —con legalidad vieja— que consiste en el empleo de españoles en compañías nacionales, aunque con la condición de que estas compañías sean nuevas y su plazo de vida precario.

De todo ello se deduce que es preciso hacer comprender la nueva realidad, en particular en un sector muy abierto como es el del transporte marítimo. Se

presenta un reto: el mercado se ha vuelto global, y de ahí que todas las partes implicadas deban poner la voluntad y los medios urgentes para superar los efectos negativos de las barreras de otros tiempos. A este respecto cabe manifestar, y ello es muy positivo, que la administración sectorial está mostrando su buena disposición para modificar los marcos correspondientes, previo acuerdo de empleados y empleadores.

Tonelaje mundial

Los últimos datos del Lloyd's Register referidos a buques con un peso superior a las 100 GT muestran que la flota mundial ha crecido en 18 millones de GT a lo largo del pasado año, lo que ha supuesto una nueva marca de 476 millones de GT, repartidas en 80.680 buques.

En otro orden de ideas, las estadísticas del Lloyd's ponen de manifiesto que la media de edad de la flota mundial es de 18,2 años, cuando en 1980 se elevaba a 12,8 años.

En lo referente a registros, estos datos sitúan a Panamá en primer lugar, con 64,2 millones de GT, seguido por Liberia con 57,6 millones de GT, ocupando el tercer lugar Grecia con 30,2 millones de GT.

Por tipos de buques, los petroleros representan el 38 por ciento del total del tonelaje de la flota mercante mundial, seguidos muy de cerca por los *bulkcarriers* con un 30,4 por ciento.

Naviera Mallorca

La compañía Trasmediterránea ha asumido, desde finales de esta primavera, las actividades marítimas de su filial, la Naviera Mallorca, como medida para resolver la crisis que afecta a esta empresa. Tanto el personal de mar como la flota se integran así dentro de la Trasmediterránea, con lo que queda asegurado el tráfico marítimo que desarrollaba la Naviera Mallorca, la cual seguirá existiendo formalmente como sociedad, dedicada a la actividad de transitario de carga que utilizará a través de la Trasmediterránea, para lo cual, aquélla adecuará su estructura de personal de tierra a la nueva actividad, y Trasmediterránea, por su parte, integrará al resto de este personal en su propia organización.

J. L. T.

CONSTRUCCIÓN NAVAL

Sistema de propulsión naval

Según una noticia publicada en el diario «ABC», uno de los cuatro inventos españoles que obtuvieron la medalla de oro en la XXIII Exposición de Inventiones de Ginebra está referido a la industria naval, concretamente al sistema de propulsión para buques, cuyo inventor es don Francisco Martínez Angulo, antiguo oficial de máquinas de la Marina Mercante. Este sistema consiste en una turbina instalada en la sala de máquinas que permite impulsar una tobera que lanza un chorro de agua por la popa. Sus ventajas estriban principalmente en el ahorro de energía para una misma potencia propulsora, es decir, que el buque desarrolla una velocidad igual a la que le proporcionaría una hélice convencional, pero con menos gasto de combustible para la potencia que precise esa velocidad y, al consumirse menos, tiene además la ventaja de ser más ecológico, con un rendimiento mayor, por tanto, para un peso menor. Igualmente, cuando el buque navega en lastre, la hélice suele sobresalir un tercio por fuera del agua, lo que hace que el rendimiento baje del 54 al 40 por ciento, pero con este propulsor, el chorro sale siempre por debajo del nivel del agua del mar y, por consiguiente, se aprovecha mejor el impulso de la masa de agua.

Su autor señala que este sistema de propulsión puede llegar a ser tan revolucionario como lo fueron en su día el Talgo o el autogiro. Quedamos pendientes de su realización práctica para ver los resultados.

Un aspecto que no ha sido mencionado es cómo va a ciar el buque, ¿con una tobera a proa? ¿Con un saliente en la misma popa pero dirigido a proa? De todas formas, los notables adelantos tecnológicos en todas las ramas de la industria facilitarán, sin duda alguna, la materialización de este invento de un español.

Normativa alemana para nuevas construcciones navales

A finales de 1980, los astilleros alemanes iniciaron una peligrosa curva descendente en su producción, una vez que agotaron sus carteras de pedidos. Consecuencia de ello, y para frenar esta caída en tan importante sector de la industria alemana, el Estado acudió de inmediato a reforzar su ayuda directa y, al mismo tiempo, a movilizar la iniciativa de los inversores merced a ciertas ventajas fiscales, con lo que a todos los efectos quedó constituido una especie de *pool* entre el Estado, el ahorro privado, los armadores y los astilleros.

Este sistema se canaliza a través de unas sociedades que permiten a los inversores privados adquirir participaciones en la construcción de buques. El

funcionamiento, en líneas generales, es el siguiente: el inversor particular estudia el mercado y se decide por un determinado tipo de buque para ser encargado en los astilleros que ofrezcan mejor precio y condiciones. Con esta documentación se dirige a los ahorradores particulares para lograr una buena parte de la inversión para financiar el buque, y para ello se establece una sociedad en comandita que asocia a los individuos (comanditarios) en una sociedad anónima, y tras la elección del astillero más conveniente, la reserva de grada, en algunos casos se une al contrato de fletamento a un plazo de tres años o más.

Si el buque se registra en Alemania, las sociedades en comandita obtienen jugosas ventajas fiscales, pero ello no implica que el buque en cuestión haya de arbolar la bandera alemana, pues por medio de una «acrobacia» en el fletamento a «casco desnudo» permite matricular al buque en otro país, Panamá, Chipre o el que sea, pero conservando el buque registrado en Alemania.

J. L. T.

Nombramiento en la Empresa Nacional «Bazán»

El Director Técnico y Comercial de la E. N. «Bazán», don Joaquín Coello Brufau, ha sido nombrado recientemente consejero-director general de «ITP Industria de Turbopropulsores». ITP, cuyo capital social está participado por Rolls-Royce, Sener y «Bazán», se dedica al proyecto, construcción y mantenimiento de turbinas de gas para aviación.

Como nuevo director Técnico y Comercial de la E. N. «Bazán», ha sido nombrado don José Ramón López Díaz-Delgado. La carrera, como ingeniero naval, del señor López Díaz-Delgado, se ha desarrollado en la Dirección Técnica de la «Bazán», habiendo participado activamente en los principales programas para la Armada, entre ellos: portaaviones y fragatas *Santa María*, NFR-90, petrolero de flota, AOR, cazaminas y recientemente en el proyecto de la F-100.

N.

PUERTOS

Nuevas tarifas portuarias

Ha sido publicado en el «Boletín Oficial del Estado» un real decreto por el que se modifican las tarifas portuarias en vigor hasta ahora. En el preámbulo de dicha disposición se dice: «se ha procedido a efectuar una profunda modificación en la estructura tarifaria y una reducción del impuesto recaudatorio».

Entre las medidas más importantes que contempla este Real Decreto figura la posibilidad de que las autoridades portuarias reduzcan hasta un límite determinado las cuantías aplicables de las tarifas en relación con los tráficos que estimen oportunos, siempre y cuando se mantenga la rentabilidad general y mínima del tres por ciento y sin que ninguna rebaja en las tarifas supere el 25 por ciento. La simplificación más importante estriba en la unificación de las tarifas «T-1: entradas y estancias de buques» y la «T-2: atraque» en una única «T-1: buques», cuya base tarifaria está determinada por la unidad de arqueo bruto y horas de ocupación del puerto de atraque.

Por otra parte, se incrementan las reducciones de buen cliente al barco, aumentando la progresividad de las reducciones por escalas, y estableciendo una a la naviera por y a partir de un número de escalas del conjunto de sus buques en un puerto y, adicionalmente, si participa en compromisos concertados de mejora en la productividad.

J. L. T.

MARINA DE PESCA

Nuevos caladeros

Ante la obligada retirada de parte de nuestra flota pesquera de altura de sus caladeros habituales, en concreto los canadienses y marroquíes, y la posibilidad de que Argentina siga el ejemplo de Ottawa, surge la imperiosa necesidad de buscar nuevos caladeros con nuevas especies de cardúmenes, por un lado, y caso de encontrarlos y ser rentables, se hace asimismo obligada una remodelación de las artes de pesca a bordo de los buques y de su infraestructura industrial, en especial en los congeladores de Galicia.

En estos momentos, los armadores están negociando con nuestras autoridades pesqueras la reasignación de más de veinte congeladores a nuevos caladeros alternativos, sin que hasta el momento de redactar estas líneas se haya llegado a un entendimiento en este sentido.

De los 36 barcos que faenaron durante estos últimos años en los caladeros de la NAFO, es decir, en las aguas atlánticas que Canadá reclama como suyas a pesar de estar más allá de las 200 millas, y a raíz del acuerdo suscrito entre la Unión Europea y dicho país, muchos de estos buques han quedado en paro ante la reducción drástica del volumen de capturas acordado bajo la inexorable presión canadiense. Habrá que buscar, por consiguiente, otros caladeros alternativos, con lo que sigue en pie el eterno problema de una flota congeladora errante que pasa de un caladero a otro, pero sin tener nunca en ningún sitio garantía de continuidad.

Las propuestas hechas por los armadores para llegar a una solución pueden concretarse en los puntos siguientes:

- Acciones piloto de pesca experimental de seis barcos durante cinco meses en las aguas internacionales de Barents y Svalboard para especies planas.
- Se irá reduciendo en aguas de la NAFO la presencia española a medida que cada barco vaya cubriendo su cuota. Independientemente de ello, podrían quedar allí dos barcos con fines experimentales.
- En aguas internacionales del Atlántico norte se considera que hay posibilidades para que puedan faenar siete buques.

Finalmente, los armadores reclaman de la Administración el cierre de acuerdos con naciones como Perú, Sudáfrica, Namibia y la India. A corto plazo, además de las otras propuestas, los armadores reclaman una aceleración en las negociaciones con Groenlandia para alcanzar un acuerdo que podría suponer una salida viable para las denominadas Asociaciones Temporales de Empresas.

J . L. T.

CULTURA NAVAL

Museo Naval de San Fernando

La Infantería de Marina tiene ya su sitio en el Museo Naval de San Fernando, en una sala que hace la número dieciséis de las que se dispone, y que fue inaugurada el día cinco de junio por el coronel jefe accidental del TEAR, ubicada en la segunda planta del edificio de la Escuela de Suboficiales.

Tras cortarse la cinta inaugural, los visitantes recorrieron la nueva sala, admirando el material diverso que se expone, cuadros, esculturas, uniformes, documentos, modelos, armamento, fotografías y diversos objetos que ya forman parte de la historia del Cuerpo de Infantería de Marina, el más antiguo del mundo.

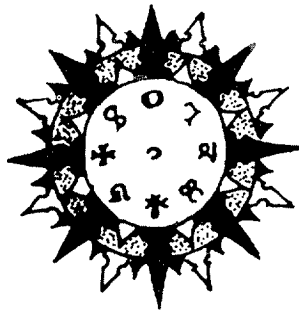
Esta sala se ha podido montar gracias a las aportaciones desinteresadas de los acuartelamientos de la zona: el Tercio de Armada, el Tercio Sur y la Escuela de Aplicación, confiándose que, en el futuro, sigan llegando donaciones.

El auge que está tomando este museo se debe, en gran parte, al capitán de navío don Manuel Baturone, artífice de todo lo hecho hasta el momento.

El día 10 de junio fue visitado por un grupo de 125 oficiales de Complemento de la Armada, que renovaron su juramento a la bandera en un acto celebrado por la mañana de dicho día en la Escuela de Suboficiales de San Fernando, para conmemorar las Bodas de Oro de la Milicia Naval Universitaria e IMECAR.

En el Museo se había preparado la Sala de Exposiciones con objetos, fotografías y documentación sobre el tema, cedidos por los propios interesados y otros del propio museo, que fue del agrado de los asistentes.

J. del C.





Buque anfibio «Hernán Cortés». Autor: Manuel Guerra Molina.



LIBROS

VARIOS AUTORES: **El equilibrio aeronaval en el área mediterránea. Zonas de irradiación de poder.** «Cuadernos de Estrategia», núm. 72. CESEDEN. Madrid, 1995; 303 págs.

Se recopilan en este volumen los trabajos redactados en el Instituto Español de Estudios Estratégicos por el grupo de trabajo número 8 (Tercera Sección, «Estrategia para la Defensa»).

El estudio se divide en dos partes: la primera, constituida por seis capítulos, analiza las Zonas de Irradiación de Poder (ZIPs) dentro del área mediterránea en sus aspectos más significativos (factores geográfico, histórico, político, económico, estratégico y sociocultural-religioso). En la segunda parte (cinco capítulos) se estudia cada una de las ZIPs de mayor valor mediante el análisis predominantemente estratégico de su situación, despliegue aeronaval existente y su posible evolución, finalizando con unas conclusiones: dos de carácter global (que la totalidad del ámbito mediterráneo constituye una potente Zona de Irradiación de Poder y que dicha zona está hoy bajo el dominio y control político-estratégico de los Estados Unidos) y otras cinco de tipo particular, referidas a cada una de las zonas estudiadas (estrechos turcos-mar Negro, Mediterráneo oriental, golfo de León-mar de Liguria, canal de Sicilia y estrecho de Gibraltar), con referencia a las posibles consecuencias para España, especialmente la última.

Son los autores de estos trabajos los vicealmirantes Albert Ferrero y Álvarez Maldonado, contralmirante Gárate Coppa, coronel de Aviación García Rodríguez, teniente coronel de Aviación Guisández Gómez y capitán de Infantería Villalba Fernández, actuando como coordinador del grupo el contralmirante Salgado Alba, autor también de la *Introducción* y las *Conclusiones*.

La simple mención de su contenido nos da una idea del interés de esta publicación, dentro de la ya numerosa colección de estos *Cuadernos de Estrategia* que viene publicando el CESEDEN como resultado de la labor de sus diversos grupos de trabajo, que esta vez han abordado un tema de tanta trascendencia y actualidad.

T. T.

GARCÍA, Prudencio: El drama de la autonomía militar.—Argentina bajo las Juntas Militares. Editorial Alianza. Madrid, 1995.

En este libro su autor, coronel de nuestro Ejército, juzga más que analiza la etapa comprendida entre 1976 y 1980 de la historia de Argentina, y parte de la base en este juicio —que no análisis, como hemos dicho— de que si los militares ocuparon este espacio temporal de autoritarismo, se debió en buena parte a que eran muy pocos los que antes de 1976 creían en la democracia.

Para ello acumula y presenta al lector un material ilustrativo fundamentado en diversas ideas, como la relación inversa entre los conceptos de represión y el rendimiento profesional, la evolución de la polémica surgida tras la derrota militar en la guerra de las Malvinas, señalando que los mandos militares involucrados en la política de aquella época, que tuvieron un papel destacado en la conducción de la guerra contra los ingleses, se mostraron incapaces de estar a la altura de las circunstancias. En definitiva, este material acumulado por el autor para la exposición de su tesis convierte a este libro en un interesante trabajo sobre el problema militar argentino en aquellas fechas antes mencionadas, problema éste que se presenta tras un bien fundamentado estudio de sus antecedentes desde la perspectiva de lo que pudiera denominarse sociología militar, pero referida a las circunstancias históricas específicas que se dieron en la República del Plata desde 1930.

J. L. T.

TAIBO, Carlos: La disolución de la URSS. Editorial Ronsel. Barcelona, 1995.

El autor nos señala que en España no existe una tradición de estudios sobre los países eslavos, incluido el mundo soviético, debido principalmente a que no teníamos intereses económicos de gran alcance ni influencia política en aquellas regiones; pero en la actualidad esta perspectiva ha cambiado radicalmente, dada nuestra incorporación a las instituciones políticas europeas, y ello ha hecho que la investigación española sobre el bloque soviético comience precisamente cuando llega el ocaso o desaparición de su rasgo principal, el sistema comunista.

Este libro, pues, constituye un buen manual para el conocimiento a fondo de las peculiaridades del sistema económico soviético, de las vicisitudes de los

tiempos de la «perestroika» y, como consecuencia de todo ello, del proceso de disolución de la URSS. Se trata, a nuestro juicio, de un buen texto didáctico que puede ayudar al lector atento a la evolución de la situación internacional a comprender mejor los hechos que ocurren en el Este, y sólo nos cabe añadir, a la vista de estas evoluciones, que no debemos dejar caer en saco roto las palabras de una prestigiosa figura como es Octavio Paz, quien asegura que tras la disolución del bloque soviético será Rusia la que vuelva al primer plano de los acontecimientos mundiales, perturbándolos y, por ende, con un mayor peligro que antes.

J. L. T.

PLÁCIDO, Domingo: **Historia de España, I.—La antigüedad.** Editorial Nerea. Madrid, 1995.

La historia de la España antigua es un capítulo común en los tratados de la historia general de España, por lo que conviene señalar desde el principio que el libro que comentamos no es uno más en esta serie de manuales en nuestra opinión, ya que el relato concreto y secuenciado del devenir de los hechos, que constituye el núcleo de la trama histórica, se ha pospuesto a un segundo lugar en favor de la presentación de aquellos acontecimientos y cuestiones centrales que corresponden al estudio y análisis de la realidad histórica de nuestro solar hispano antiguo. También se abordan de modo general aspectos como los de la economía de las poblaciones indígenas de la Península Ibérica o las influencias de los asentamientos fenicios y griegos, tanto en su modo de vida como en el grado de evolución sociopolítica.

Asimismo, la conquista romana de Hispania se nos ofrece perfectamente integrada en el contexto geopolítico del Mediterráneo occidental, dentro de la rivalidad de las dos grandes potencias que se disputaban el dominio de este mar. Roma salió vencedora y, en consecuencia, se analiza de forma objetiva el fenómeno de la romanización en todas sus vertientes, en especial la cultura. Ahora que el estudio de las Humanidades se cotiza a la baja entendemos que las enseñanzas que nos proporciona esta obra, referidas específicamente a nuestra patria, pueden cubrir cumplidamente el hueco o vacío producido por el apartamiento de las Humanidades.

J. L. T.

LA PARRA LÓPEZ, Emilio: **El Regente Gabriel Císcar.** Compañía Literaria, S. L. Madrid, 1995; 295 págs, 3.400 ptas.

Con el patrocinio del Excmo. Ayuntamiento de Oliva (Valencia), la editorial Compañía Literaria, S. L. ha publicado este libro que reseñamos, del que

es autor el historiador don Emilio La Parra López; se trata de un extenso y documentado estudio sobre la vida y actividades del teniente general don Gabriel Císcar, ilustre marino y científico, «a quien las circunstancias arras-traron a los más altos puestos de la vida y política», recogiendo en su biografía «no sólo su figura sino también su mundo, su espíritu, su indomable honestidad...».

Precedidas de un *Prólogo* y una *Introducción*, comprende el libro tres partes, con varios capítulos cada una hasta un total de diecisiete.

La primera: «Un hombre delgado, de carácter firme», se refiere a su nacimiento, su familia, la formación de un oficial de la Armada, la Academia de guardias marinas de Cartagena. La segunda: «El militar ilustrado», su carrera militar, misiones marítimas, administrativas y docentes en la citada Academia y comisión científica en París. Y la tercera: «El político liberal», entre otras cosas, su actuación durante la guerra de la Independencia, durante las Cortes de Cádiz, como regente del Reino y las varias vicisitudes que le acaecen hasta su condena a muerte, exilio y fallecimiento en Gibraltar.

Siguen tres *Apéndices*: «Cronología personal de Gabriel Císcar»; «Sus obras impresas», y «Los planes de estudio de 1785 y 1807», concluyendo con *Fuentes y Bibliografía*: «Archivos consultados» y «Bibliografía».

Gran acierto ha sido, a nuestro juicio, la publicación de esta biografía de don Gabriel Císcar; sus actividades como marino, pedagogo, científico y político, no muy conocidas algunas de ellas, la hacían necesaria. El autor, buen conocedor del tema, nos da muchos datos, algunos al parecer inéditos, que hacen necesario el conocimiento del libro tanto para los investigadores como para los curiosos del tema.

F.

BARTHÈLEMY, Rodolfo G. de: «El Marquesito» Juan Díaz Porlier «General que fue de los Ejércitos Nacionales» (1788-1815). Servicio de Publicaciones de la Universidad de Santiago de Compostela. Santiago de Compostela, 1995; dos volúmenes. XXVII, 857 págs. 4.800 ptas.

El Servicio de Publicaciones de la Universidad de Santiago de Compostela ha editado este libro que reseñamos, del que es autor Rodolfo G. de Barthèlemy, seudónimo de un joven escritor contemporáneo; hace en él un extenso y documentado estudio de don Juan Díaz Porlier, militar profesional y guerrillero de ocasión, que tuvo una actuación lucidísima durante nuestra guerra de la Independencia; sus primeros pasos en la vida militar fueron como «aventurero» en el navío *Neptuno*, al lado de su tío el capitán de fragata don Rosendo Porlier y Asteguieta, en febrero de 1802; embarcado más tarde en el navío *Príncipe de Asturias*, se halló en el desgraciado combate de Trafalgar

(21 de octubre de 1805), pasando después al Ejército de Tierra. Siendo destinado como capitán al regimiento de Mallorca, sus ascensos fueron rápidos, ya que bien pronto ascendió a teniente coronel y coronel cuando sólo contaba con veinte años de edad. No es aquí el caso de seguir su meteórica carrera hasta su desgraciado fin, ahorcado en el Campo de la Leña, en La Coruña, el 5 de octubre de 1815. Por el *Índice* se dará cuenta el lector de sus vicisitudes. Precedido de un *Prólogo*, *Dedicatoria* y *Al que leyere*, comprende veinte capítulos (doce correspondientes al primer volumen y el resto al segundo) a lo largo de los cuales vamos conociendo, desde «La familia Porlier», la incógnita de su nacimiento y por qué le apodaban «el Marquesito», su vida marinera, su actuación en la guerrilla contra las tropas napoleónicas; «el retorno del Deseado»; «El principio del fin. Primera causa»; «El pronunciamiento», su fracaso y segunda causa que se le incoa hasta su «Ejecución»; su matrimonio con doña Josefa Queipo de Llano y Ruiz de Saravia; la leyenda forjada a su alrededor. Cierran el libro los apartados *Conclusión*, *Fuentes documentales* y sendos *Índices geográfico y onomástico*.

El libro es por demás interesante y los datos que proporciona sobre «el Marquesito» son muchos, algunos incluso desconocidos hasta ahora; incluyendo un buen número de láminas.

F.

OTROS LIBROS RECIBIDOS

- VARIOS: **Anales clínicos del Hospital del Aire 1992**. Secretaría General Técnica. Ministerio de Defensa. Madrid, 1992; 267 págs.
- VARIOS: **Colección Legislativa del Ministerio de Defensa. Año 1994**. Secretaría General Técnica. Ministerio de Defensa. Madrid, 1994; 667 págs.
- CORTO SUBIRATS, Juan José: **Efectos magnéticos de las fulguraciones cronosféricas en el Observatorio del Ebro**. Publicaciones del Observatorio del Ebro. Memoria 17. Roquetas (Tarragona), 1995; 162 págs.
- VARIOS: **Convulsión y violencia en el mundo**. Diputación General de Aragón. Departamento de Educación y Cultura. Zaragoza, 1995; 408 págs.
- VARIOS: **Reglamento. Abreviaturas y signos convencionales para uso de las Fuerzas Armadas**. Secretaría General Técnica. Ministerio de Defensa. Madrid, 1995; 350 págs.
- VARIOS: **Análisis factorial de las causas que originan conflictos bélicos**. Estudios de investigación realizados por la primera sección «Fines de la Defensa». Instituto Español de Estudios Estratégicos. Ministerio de Defensa. Madrid, 1995; 103 págs.
- VARIOS: **Estadísticas de Centros, instalaciones y actividades culturales y deportivas. Año 1992**. Secretaría General Técnica. Ministerio de Defensa, Madrid, 1995; 107 págs.
- VARIOS: **Aportación sociológica de la sociedad española a la defensa nacional**. Instituto de Estudios Estratégicos. Ministerio de Defensa. Madrid, 1995; 190 págs.

J. F. G.

REVISTAS

BOLETÍN INFORMATIVO PARA PERSONAL. Junio, 1995.

Del contenido de este número nos referiremos solamente a los dos artículos que se refieren a la Infantería de Marina.

En el primero («El Tercio de Armada de la Infantería de Marina») se recogen las impresiones sobre esta unidad a través de las manifestaciones de su jefe, el general de brigada don Abelardo Vázquez Carrillo, resaltando su actual capacidad operativa puesta de manifiesto en los diversos ejercicios realizados, entre ellos el importante «Tramontana», así como su creciente integración en las operaciones de la Flota dentro del Grupo Delta, la incorporación de nuevo material como los carros M-60 y los vehículos «Hammer», sin olvidar la necesaria renovación de otros medios que van quedando anticuados.

En «El uniforme de la Infantería de Marina a través de la historia» se hace una reseña, ampliamente ilustrada, de la exposición celebrada en Madrid sobre este tema (véase nuestro «Noticiero» del cuaderno del mes de abril), explicando cómo se gestó y organizó, así como las aportaciones que lo hicieron posible.

G. Y.

RIVISTA MARITTIMA. Suplemento núm. 10 al cuaderno de octubre de 1994.

Bajo el título «La Fanteria di Marina nel Mondo» se traza en este fascículo (110 págs.) una panorámica de las Infanterías de Marina de todo el mundo (a excepción de la de los Estados Unidos), reseñando las de 48 países por orden alfabético, con las naturales diferencias en la extensión dedicada a cada uno, habida cuenta de las que existen en necesidades estratégicas, capacidad militar e incluso trayectoria histórica entre los distintos países.

El autor, doctor Francesco Fatutta, ha logrado en este trabajo sintetizar de manera exacta una panorámica mundial de las Infanterías de Marina desde la más antigua —la nuestra, que data de 1537— hasta las de las naciones que más recientemente han accedido a su independencia, y desde las más ampliamente dotadas hasta las de efectivos más modestos, incluso en países carentes de litoral marítimo, como Bolivia o Paraguay.

Es de especial interés la atención prestada a los países del Centro y Sur de América en los que, dentro de la variedad de misiones que se le atribuye en cada uno, tiene una presencia casi total (16 países). El criterio adoptado en la

redacción del trabajo ha sido el de resumir su historia llegando a una evaluación de su potencialidad actual tanto en los términos de los medios y efectivos con que cuentan como en los de su capacidad operativa, fijándose preferentemente en las de naciones cuyas fuerzas navales son menos conocidas, lo que aumenta el interés del estudio que se complementa con diversas ilustraciones y referencias bibliográficas que avalan las fuentes consultadas. Se termina con los perfiles de los principales tipos de unidades anfibas en servicio en las Armadas de los países tratados.

G. Y.

DIFESA OGGI. Mayo-junio, 1995.

Dos artículos («Nuovo concetto strategico di impiego di Marines» y «Force anfibia: una necessità costante») merecen nuestra atención en este número.

En el primero se trata de la nueva orientación estratégica sobre el empleo de las fuerzas navales en los Estados Unidos y la reorganización de las divisiones de Infantería de Marina en este país iniciada en 1992. Se hace referencia a la controversia suscitada en el Pentágono con el Ejército a propósito de las operaciones en Haití, ante la rivalidad entre éste y la Armada sobre si las fuerzas de intervención rápida debían seguir considerándose o no prerrogativa exclusiva de los «Marines».

En el segundo se estudia brevemente la nueva importancia adquirida por las fuerzas anfibas como el elemento más flexible para asumir las nuevas competencias surgidas ante la mutación estratégica en el contexto de la posguerra fría, examinando los medios de que disponen a este fin el Reino Unido, Francia, España, Holanda e Italia, así como las previsiones en cuanto a su potenciamiento, subrayando el especial interés que se le da en Italia, donde se prevé aumentar la entidad del Grupo «San Marco» al nivel de batallón, programa al que concede alta prioridad, así como la posibilidad de crear una brigada anfibia en la que se integrarían, además, elementos del Ejército.

G. Y.

UNITED STATES MARINE CORPS.—A certain force... for an uncertain future. Editado por el U. S. Marine Corps, Washington, D. C.

En el prólogo de esta publicación correspondiente en su contenido a «Concepts & Issues» del Cuerpo de Infantería de Marina, su comandante general señala que el Cuerpo de Marines existe para contribuir a las necesidades de seguridad de la nación, y actúa debido a las constantes evoluciones de crisis internacionales, de forma activa, eficaz y planetaria, y en unas circuns-

tancias operativas excepcionales, ya que se trata de una Fuerza económica, pues para el AF 1995-96 su presupuesto está por debajo del 6 por 100 del de Defensa; contribuye con un 11 por 100 en la aportación de personal de los Estados Unidos, un 20 por 100 de las divisiones en plena operatividad y un 14 por 100 de la aviación táctica. Todo ello hace que su concepto estratégico esté perfectamente definido.

En esta edición, además, se perfila un ensayo realista y bien ponderado del futuro de la guerra naval, y se especifican sus misiones, tanto en términos generales como particularizados en determinados aspectos. Esta publicación constituye un verdadero tratado que comprende la guerra anfibia y las acciones de intervención inmediata desde la mar, a vanguardia en los diversos teatros de operaciones que se puedan presentar, independientemente de sus extensiones geográficas o de las intensidades bélicas que puedan concernir a cada uno de ellos.

J. L.T.

REVISTA ILUSTRADA DE HISTORIA Y MODELISMO NAVAL: DAKIPRESS, S. L. Madrid, 1995.

Publicado el número 0 de esta «Revista Ilustrada de Historia y Modelismo Naval», de la que ya se hizo la oportuna reseña en nuestra REVISTA, aparece ahora este número 1, correspondiente a los meses de mayo-junio.

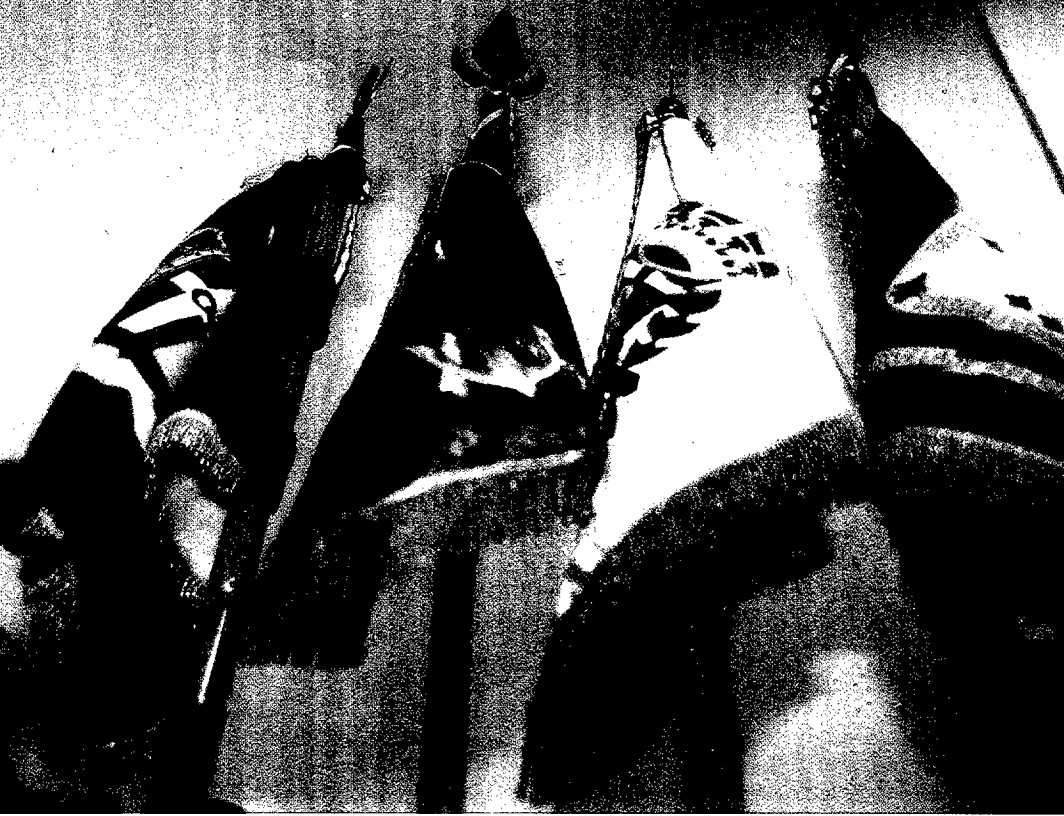
Precedido de un *Editorial*, en la que agradece la buena acogida que tuvo el número 0, que, seguro, continuará teniéndola. Siguen unas *Noticias náuticas*, entre las que leemos: «Inaugurada en la Fundación Central Hispano, la Exposición “El *San Diego*, un tesoro bajo el mar”, inaugurada por los Reyes de España, se refiere al rescate del galeón *San Diego*, hundido el 14 de diciembre de 1600 en la bahía de Manila. Sigue *Biblioteca*, con la reseña de varios libros. *El jabeque y sus derivados* (segunda parte), concluye con su «Historia y características», por don Miguel Godoy, restaurador y modelistas del Museo Naval de Madrid. *Tres Trillizos*, fueron éstos el *Juan Sebastián Elcano*, *Magallanes* y *Marqués de Comillas*, de la Compañía Trasatlántica española, por don Manuel A. Lobeiras. *Batalla de Cartagena de Indias*, maqueta «que mostraba el hecho histórico del día 20 de marzo de 1741, varios autores de la obra, expuesta en el Centro Cultural Fernando de los Ríos, del Ayuntamiento de Madrid». *La coca de Mataró* es un modelo realizado sobre la base de un ex voto del siglo XI encontrado en una iglesia de Mataró (Barcelona); es su autor el modelista don Javier Moreno. *Madera: buque oceanográfico «Hespérides»*, por don Rafael Berenguer, modelista; trata aquí de la «confección del casco». *Merlucera del Cantábrico*, inicia aquí una «serie de artículos sobre modelos de barcos españoles en cajas de montaje», por don Francisco Miguel, mode-

lista. *Nudos marinos*, «el ballestrinque». *Radio control: remolcador «Scaldis»*, descripción de este modelo de barco construido por don Eduardo Noel.

Acompaña al número un plano a escala del *Hespérides*. Ilustrado con buen número de láminas en color le hacen útil e interesante, tanto para los investigadores como para los aficionados al tema.

F.





Guiones. (Cortesía Boletín Informativo para Personal).

REVISTA GENERAL DE MARINA

OCTUBRE 1995





EDITORIAL 391

TEMAS GENERALES

Capitán de Fragata Francisco Díaz Martínez
LIDERAZGO EFICAZ Y CALIDAD TOTAL 393

Capitán de Fragata José Ángel Sande Cortizo
EL AZAR, EL INVIFAS Y EL MÉTODO 403

TEMAS PROFESIONALES

Contralmirante Ángel Tajuelo Pardo de
Andrade
MISILES A BORDO: LA FICCIÓN DEL
ALCANCE 407

Capitán de Navío Marcelino González Fernán-
dez
LA ARMADA Y EL SEGUNDO ANIVERSARIO
DE LA OPERACIÓN «SHARP GUARD» 413

Capitán de Navío Francisco Obrador Serra
ANÁLISIS DE LA DECISIÓN DE INICIAR LA
OFENSIVA ALIADA EN EL PACÍFICO 427

INFORMACIONES DIVERSAS

Teniente Coronel de Infantería de Marina
Eduardo Fernández Maldonado
INCORPORACIÓN DE LOS CARROS DE
COMBATE M-60 A3 TTS AL TEAR 443

HISTORIAS DE LA MAR

Manuel García García
DEL CANTÁBRICO AL MEDITERRÁNEO,
VÍA FRANCIA 449

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 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.
Télf. 379 51 07

Reservado por el Ministerio de Defensa - 1996

EDITORIAL



E la tendencia a la clasificación y al encuadramiento, propias de nuestra forma de razonar, nacieron, por ejemplo, las edades históricas, entre otras divisiones artificiales opuestas al real flujo continuo de los acontecimientos. En este orden de ideas, hemos establecido que la caída del muro de Berlín y el término de la guerra fría marcan un hito, a reserva de la consideración que estos hechos merezcan a los historiadores futuros, a partir del cual se considera generalmente que se ha abierto un período de transición, en el que estamos, no sabemos hacia qué, como si esa meta imaginaria consistiera en algo firme y estable siempre deseado y nunca logrado. La euforia del final de la guerra fría, como la que sigue siempre a todas las guerras, llevó a conclusiones exageradas, como la de suponer nada menos que el fin de la Historia; incluso el primer desengaño aparecido en el golfo Pérsico condujo a la precipitada suposición de un nuevo orden internacional, bien pronto desvanecida en las atormentadas tierras de los eslavos del sur, por poner el ejemplo más llamativo.

Por ahora, y no podemos establecer la duración de tal momento, en España parece bastante difundido el sentimiento de que no tenemos que hacer frente a una amenaza exterior directa y concreta y, por tanto, que nuestras Fuerzas Armadas han de verse comprometidas básicamente en operaciones de mantenimiento de la paz fuera y lejos de nuestras fronteras, siempre formando parte de un contingente internacional, lo cual coincide con la más moderna doctrina aplicable a las fuerzas navales, según la cual su papel fundamental hoy, en situaciones rayanas con las de guerra, es empeñarse a distancia con vistas a la prevención de conflictos y el control de crisis. La consecuencia inmediata debería ser, pues, el refuerzo de la componente naval de tales fuerzas.

Digamos, de paso, que la guerra no existe ya, al menos legalmente está expresamente prohibida en la Carta de las Naciones Unidas y en las constituciones de la mayoría de los países que la tienen —lo suponemos, ya que no las conocemos todas—, lo que conduce a una situación algo parecida a la que llevó a ciertos científicos de tiempos pasados a negar la existencia de los meteoritos como piedras caídas del cielo «ya que en el cielo no hay piedras». En consecuencia, los ministerios que otrora se llamaban «de la Guerra» se titulan ahora «de Defensa», y la declaración formal de guerra, que antaño era un acto legal sin el cual las operaciones bélicas carecían de legitimidad, hoy sería por sí misma una acción condenable e inadmisibles, lo que concede notable ventaja al agresor. No se evita así que del cielo sigan cayendo piedras o bombas.

Parece, pues, que de acuerdo con esta situación deberíamos revisar nuestros planes, al menos hasta que apareciera algún nuevo elemento que viniera a transformar el panorama actual. Difícil es tomar decisiones importantes en tiempos de mudanza, pero ¿cuáles no lo son? Y, más aún, si no se dispone de los medios adecuados para ejecutarlas. Lo que parece claro, y corrobora la experiencia, es que no será válido lo que se preveía para situaciones anteriores que no han de repetirse; siempre ha sido así, y no reconocerlo conduce irremediablemente al fracaso. Lo más prudente, entretanto, podría ser, tal vez, dedicarse a la reflexión constructiva sobre cómo mejorar lo que ya se tiene, dejando amplio margen para lo aún desconocido. A medida que los medios —y también las personas— van envejeciendo deben sustituirse por otros cuyas condiciones de empleo serán probablemente muy distintas de lo que ahora imaginamos. No conviene perder de vista el progreso industrial y científico en el campo civil, en especial el cada vez más llamativo en áreas con tanta vitalidad como la informática y las comunicaciones, tratando de incorporar sus avances a nuestra actividad en la mayor medida posible.



LIDERAZGO EFICAZ Y CALIDAD TOTAL

Francisco DÍAZ MARTÍNEZ



El hombre es un ser social por naturaleza y, como tal, desde los albores de la Humanidad, ha vivido agrupado, primero en clanes o tribus, después en pueblos y naciones, para defenderse de la naturaleza, en unos casos, y para obtener seguridad, en otros. De la unión en grupos ha resultado el progreso y el crecimiento de la civilización. En todas estas agrupaciones se observa una característica común a lo largo de la Historia: la existencia de un jefe,

el «líder» que dirige el grupo.

La eficacia de cualquier organización para el logro de su objetivo específico siempre dependerá de dos factores: una estructura adecuada y unas personas idóneas en los puestos claves de esa estructura. Es este segundo factor el objeto de nuestra mayor atención.

La institución militar, y en particular la Armada, está formada fundamentalmente por seres humanos, y como tales, sujetos a unas relaciones interpersonales que por ser humanas son complejas. Por esta razón, los encargados de dirigir estas relaciones, los jefes —«líderes» en este trabajo—, deben poseer una gran preparación, mentalización y capacidad que hagan posible la consecución de los objetivos de la institución.

Lo anterior me ha impulsado a estudiar el *liderazgo*. En mi ánimo está la trascendencia del asunto; trascendencia que se deriva de su calidad humana. Por ello reconozco la responsabilidad que adquiero al intentar ahondar en la conducta humana, en uno de sus aspectos más importantes para los que somos militares y formamos parte de la Armada, como es la conducción y el mando de hombres.

Para ello abordaré la exposición de la siguiente forma: a partir del concepto de *liderazgo*, destacaré su universalidad, las cualidades que el «líder» debe poseer y su comportamiento ante el grupo que lidera. A continuación consideraré la importancia de la motivación y la necesidad del *liderazgo*, a la vez que destacaré las condiciones que se dan en un *liderazgo eficaz*. Indicaré cómo, desde mi punto de vista, tiene que ser el *liderazgo* en la Armada y, por último, tras repasar las últimas tendencias en la dirección de empresas y su utilización por la Marina de los Estados Unidos, llegaré a un nuevo concepto que

estimo de interés para la Armada: el TQL (Liderazgo de Calidad Total). Finalmente haré una síntesis de las conclusiones de mayor interés.

Las palabras «líder» y «liderazgo» serán asociadas a las palabras «jefe» y «don de mando», respectivamente. En ausencia de otras más adecuadas, las utilizaré en la confianza de que es la mejor forma de expresar los significados que pretenden. Confío en exponer claramente la diferencia entre un líder eficaz y uno que no lo es.

Conceptos y estilos de liderazgo

En un antiguo diccionario inglés-español, editado por primera vez en el año 1849 por el jefe de Escuadra de la Armada don Juan J. Martínez de Espinosa y Tacón, se puede leer: «To Lead: Dirigir los movimientos de una línea, escuadra, división, etc, poniéndose a su cabeza».

De este verbo *To lead* se deriva el nombre *leader* y el concepto *Leadership*, que traducido al español es *liderazgo* o *liderato* y que viene expresado en el Diccionario de la Real Academia de la Lengua como: «la condición de líder o el ejercicio de sus actividades»; «liderar» es, según este mismo diccionario, «dirigir o estar a la cabeza de un grupo», y «líder» es, por último, «el director o jefe de un grupo». Estas sencillas definiciones encierran dos ideas muy importantes, desde mi punto de vista: «conducir hombres» y «asumir la responsabilidad de las decisiones».

En las estructuras jerarquizadas, como la militar, una de las cualidades que distinguen al jefe es su capacidad para imbuir en el grupo la necesidad de alcanzar objetivos específicos. Esto se conoce, en términos militares, como «disciplina» o «firme voluntad en todos los escalones de la jerarquía de cumplir la misión mediante la observancia de la doctrina».

El estilo de liderazgo es el modelo de conducta que el líder sigue cuando trata de influir en los seguidores o de conducirlos. Se pueden definir los distintos estilos por el grado de autoridad retenida o delegada por el líder. Así, se pueden considerar dos extremos, el autocrático y el democrático, y tres estilos básicos, autoritario, participativo y delegativo.

Cuando el líder dice a sus subordinados lo que debe hacerse sin permitir a éstos expresar sus opiniones o ideas está empleando un estilo autoritario. Éste es el más frecuentes en las situaciones militares, particularmente en combate, en las que resulta especialmente indicado. Sin embargo, en situaciones normales, desmotiva a los subordinados, los cuales se sienten ajenos a la decisión del jefe, por lo que debe emplearse en ocasiones muy especiales y tiene que estar respaldado por un prestigio ganado con anterioridad.

Si el líder involucra a sus subordinados en la toma de decisiones sobre lo que hay que hacer y cómo hay que hacerlo, manteniendo su voluntad sobre la decisión final, el estilo es participativo. El líder estudia con sus subordinados

las distintas opciones, para adoptar una decisión final. Los subordinados participan en el proceso de la decisión, pero no lo hacen en la decisión final, que es del jefe.

En los casos en que el líder delega su autoridad sobre la totalidad o parte del proceso de la decisión, incluida ésta misma, estará empleando el estilo delegativo. En ningún caso el líder debe delegar la responsabilidad del logro del objetivo, que debe asumir personalmente.

La adopción inteligente y oportuna del estilo de Liderazgo apropiado a cada caso servirá para alcanzar el objetivo más fácilmente.

Cuando la influencia del líder está basada en la percepción por los seguidores de sus cualidades excepcionales y su conducta, se dice que existe un liderazgo carismático.

Aunque los líderes carismáticos levantan entusiasmo en sus seguidores y pueden tener una tremenda influencia en la eficacia de la organización, es preciso reconocer que las consecuencias no siempre son buenas. La Historia está llena de líderes carismáticos que causaron muertes incontables, destrucción y miseria en el proceso de construir un imperio, dirigir una revolución o fundar una nueva religión.

Partiendo de la base de que un líder en concreto puede ser más o menos carismático, y que esta particularidad tiene cierta influencia en el éxito de la misión, puedo decir que el estilo más apropiado en cada caso individual estará fuertemente condicionado por las circunstancias.

Universalidad del liderazgo

El liderazgo es un fenómeno que se produce entre todos los pueblos, independientemente de su cultura: lo mismo da que sean indios aislados en sus poblados, que nómadas de las estepas euroasiáticas, o pescadores de la Polinesia. La descripción de la Historia, por otra parte, es la de los hechos de los líderes militares, políticos, religiosos y sociales.

La fuerte presencia femenina en el mundo del trabajo, el cada vez más fácil acceso a todas las profesiones y los avances en el reconocimiento de los derechos de la mujer conducen a su surgimiento como líder, en igualdad de condiciones con el hombre.

Cualidades y comportamiento del líder

No parece que para ser un buen líder, o lo que es lo mismo, un buen jefe, se tenga que ser un «superhombre»; sencillamente se ha de ser humano en el más amplio sentido del término. Bien es verdad que las personas que ocupan una posición de liderazgo exceden a la media de los miembros de su grupo en

inteligencia, conocimientos, fiabilidad en el ejercicio de responsabilidades, actividad o posición socio-económica.

Las cualidades, características y aptitudes requeridas en un buen líder vienen determinadas, en gran parte, por las exigencias de la situación en la cual va a desempeñar su función. Por ello, siempre hay que tener en cuenta las circunstancias de tiempo y lugar en las que el líder desarrollará su actividad, para configurar el perfil más apropiado de la persona que se necesita. Unas cualidades serán más importantes en determinadas circunstancias y otras lo serán en otro momento y lugar.

En todo caso, la personalidad será una de las cualidades que más determinará la capacidad del líder para el logro de su objetivo. Pero no sólo hay que considerar su personalidad, o la de quien va a ser seleccionado para un cargo, sino que habrá que situar esta personalidad en el medio o circunstancias en que va a desarrollar su actividad, para comprobar la posibilidad de que obtenga éxito en su misión.

La habilidad que tenga el líder para comprender y dirigir al grupo determinará su valor como tal. Además, la calidad del líder incidirá muy directamente en la eficacia del grupo para el logro de su objetivo.

Entre los miembros de cualquier grupo existe cierto grado de interacción e influencia mutua. Al principio actúan con independencia, pero poco a poco comienzan a identificarse como miembros de ese grupo, y empieza a desarrollarse la estructura de éste. Los miembros utilizan la palabra «nosotros» para referirse a ellos mismos. Es un síntoma de que ya están preparados para aunar sus esfuerzos individuales en la consecución de la meta común.

Si los miembros de un grupo intuyen que es posible el éxito, aumentará su moral. Sin embargo, ningún líder podrá conducir a los miembros de un grupo con entusiasmo hacia un objetivo si éste no es importante para esos individuos. La moral individual o del grupo tiene que ver con el atractivo de la meta propuesta. Por ello, el establecimiento claro del objetivo es una condición previa para el desarrollo de cualquier plan.

Si el líder quiere ejercer influencia en el grupo que dirige, su liderazgo debe ser aceptable moralmente y tiene que estar basado en valores tales como la honradez personal, la integridad y el sentido del deber, acompañados por un gran sentido de la responsabilidad. En una palabra, los líderes deben servir al bien común.

Motivación y aprendizaje

El mundo se mueve por personas motivadas, personas con creencias arraigadas y con gran fuerza de voluntad. La motivación es muy necesaria y será fundamental si se quiere llegar a buen fin. Lo ideal es que los individuos que forman cualquier grupo organizado y con un fin común sean voluntarios.

Cuando lo son, ya se ha conseguido estar a mitad de camino en la consecución del objetivo.

En el ámbito de la Armada, por ejemplo, la necesidad de aprender se presenta cotidianamente. No hay actividad a bordo de un buque que no requiera de aprendizaje por parte de los miembros de la dotación. La instrucción, junto con la preparación, son actividades habituales en la vida de a bordo. Sin dotaciones instruidas y adiestradas el buque no podrá cumplir su misión. El conjunto debe estar instruido y adiestrado, y formar «equipo».

Necesidad de liderazgo

De entre los motivos que justifican la necesidad del liderazgo, destacaré el siguiente: la acción de cualquier grupo necesita la coordinación de un líder. Un grupo sin líder actúa de forma desorganizada, sin una orientación clara. Es incapaz de alcanzar algún objetivo importante. Por ello, no debe haber nunca vacío de poder y los momentos en que lo hay son especialmente críticos.

Nuestra sociedad está atravesando un momento en el que es patente la crisis de autoridad, que desgraciadamente alcanza a nuestras familias. Podemos decir que un sector de nuestra juventud crece con el sentimiento de que la autoridad no es necesaria. Cuando esto ocurre se precisa de líderes en quienes confiar y a quienes seguir, que aglutinen voluntades, que convenzan de la necesidad del trabajo, del orden y de la constancia para llegar a las más altas metas propuestas.

Liderazgo oficial

El modo más común de valorar la eficacia del líder de un grupo u organización consiste en comprobar si desarrolla su tarea adecuadamente y si alcanza con éxito los objetivos propuestos. También puede saberse si un líder es o no eficaz por la actitud de sus seguidores hacia él.

Efectivamente, entre el líder y sus seguidores no puede haber un abismo. Las relaciones deben ser cordiales si se quiere tener éxito. El éxito de los seguidores, y por tanto del grupo, es del líder. Cualquier líder que pretenda triunfar a costa de sus seguidores perderá su confianza.

Es más fácil conseguir éxito cuando el líder es experto en su función y además posee la habilidad necesaria para emplear sus conocimientos y experiencia del mejor modo posible. Cuando hay un puesto vacante de líder en una organización, la necesidad de encontrar a alguien para ocupar ese puesto nos proporciona la oportunidad de influir en la calidad del liderazgo en la organización.

El objetivo de la selección es encontrar la coincidencia entre las características del puesto y los «atributos» del aspirante. También debemos valorar la

experiencia anterior de los candidatos; lo deseable es seleccionar a alguien que posea un historial de éxitos en anteriores puestos para los que se necesitaban aptitudes semejantes.

Liderazgo en la Armada

En los buques de la Armada, a la bondad de un jefe debe unirse la preparación de las dotaciones, los medios materiales y la experiencia. Esta última se desperdicia en muchas ocasiones: cursos efectuados y no aprovechados, excesivos cambios de destinos, sistema de asignación de mandos, los cuales deberían aprovechar, unidos a la experiencia y a los méritos generales de los candidatos, sobre todo, los que se refieren a circunstancias análogas a aquéllas para las que se necesitan. No siempre se coloca a la persona adecuada en el sitio justo, imprescindible medida para obtener un liderazgo eficaz.

¿Cómo tiene que ser el líder que la Armada necesita? Antes de nada tiene que querer serlo, y tiene que estar dotado de una gran vocación. En un mundo en el que se cultiva la búsqueda del éxito fácil y rápido, debemos tomar en consideración todo lo bueno de la tradición, como permanente amalgama de antiguas y nuevas experiencias. Afortunadamente, nuestra historia naval está plagada de ejemplos, muchos heroicos, en los que se antepone el éxito de la Armada al éxito personal.

El logro de la eficacia no es cuestión de un solo día, y todo aquel que a ella aspire no debe olvidarlo. Es necesaria una gran dosis de humildad para reconocer las carencias personales, y un gran esfuerzo y un continuado estudio y dedicación para llegar a cotas de preparación elevadas.

El liderazgo que la Armada necesita no tiene por qué ser una cualidad innata, puede ser aprendido y debe ser enseñado, no hay más que ponerse manos a la obra. Este liderazgo puede alcanzarse mediante el ejercicio de la experiencia, unas aptitudes personales destacadas y una gran competencia profesional. Y ello en todos los escalones de la jerarquía.

Liderazgo del futuro. TQL

Al finalizar la segunda guerra mundial, la industria japonesa estaba arruinada y sus productos eran despreciados en todo el mundo. Había que hacerlos competitivos y aumentar sus exportaciones. Un grupo de industriales invitó a un experto en control de calidad basado en la estadística a visitar Japón y compartir sus puntos de vista sobre cómo mejorar la productividad.

Este experto, norteamericano, el doctor W. Edwards Deming, utilizó el método de centrar los esfuerzos en el continuado análisis y en la mejora de los procesos de producción, con objeto de conseguir una mayor calidad de los productos.

A medida que la calidad comienza a aumentar, los costes de producción empiezan a decrecer y a ello sigue un incremento de la productividad. Esto se conoce como la reacción en cadena de Deming.

El doctor Deming utilizaba la estadística para evaluar el cumplimiento del proceso. Estos métodos se extendieron entre los industriales y sirvieron de semilla para el crecimiento industrial de Japón.

El uso extendido de la informática y la robótica a partir de los años setenta, entre otras razones, llevaron a la industria a la necesidad de reducir plantillas y aumentar la calidad de sus productos para hacerlos competitivos, como consecuencia de una menor demanda. El reto para la empresa dejó de ser «producir más» para ser «producir mejor». Los efectos de esta situación son bien conocidos: aumento del paro y disminución de la participación del sector industrial en favor del sector de servicios en la economía de los países desarrollados.

Fueron los japoneses los que, con sus innovaciones en las estrategias de dirección de empresas, sorprendieron a los Estados Unidos y a Europa y ganaron —y siguen ganando— la batalla de la competitividad. Para ello han utilizado muchas técnicas, siendo quizá la más importante la adopción de los procedimientos de «Calidad Total».

Podríamos definir la «Calidad Total» como el proceso que pretende mejorar continuamente la calidad mediante el conocimiento y control permanentes del sistema de producción de que se trate. Esto permite a los consumidores recibir el producto en óptimas condiciones para su uso.

La implantación de la «Calidad Total» supone una innovación decisiva en la organización y los procedimientos de empresas. En primer lugar, no se trata de producir más que la empresa rival, sino de producir mejor que ella. Para asegurarlo se utiliza el concepto de «satisfacción del cliente» (*customer satisfaction*), no sólo en relación con el consumidor, sino en cada una de las etapas en que se divide el proceso de producción; de tal modo que la sección que se ocupa de cada una de ellas debe expresar continuamente a la anterior si está satisfecha con la cantidad, calidad, momento y lugar en que recibe el producto en proceso de producción.

También se hace un control de calidad, pero de la totalidad de los elementos que se producen y no meramente por el procedimiento estadístico del muestreo. Asimismo, se incluye la distribución dentro de las etapas en las que se debe asegurar la debida «satisfacción del cliente».

Dentro de las técnicas de «Calidad Total» se cuida enormemente la cohesión y la motivación del personal de la empresa, con el empleo de un estilo participativo mediante el cual los trabajadores se identifican más con los objetivos de ella y colaboran, con innovaciones, en su organización y en el proceso de producción. La promoción interna, los incentivos a la innovación y la comunicación constante entre todos los niveles son los elementos más importantes en que se sustenta la deseable cohesión.

Es, como vemos, el concepto de «Calidad Total» más amplio aún que el de «Liderazgo», pues afecta claramente a las estructuras y a los procedimientos, además de ocuparse de los estilos de dirección.

En los años ochenta se extendió esta filosofía a los Estados Unidos y el gobierno de este país estableció, en 1986, un programa de mejora de la productividad basado en esos principios. Este programa fue revisado en 1988 y así nació la era de la Calidad Total y del *Total Quality Management* (TQM). Basado en los principios de Calidad Total, la Marina de los Estados Unidos ha establecido un nuevo concepto de «Liderazgo de Calidad Total» (TQL), como un medio de alcanzar una mayor eficacia en su organización.

En nuestra Armada, ante la falta de medios materiales, la disminución de vocaciones, la escasez de recursos económicos, la falta de personal voluntario y la reducción del servicio militar, habrá que emplear todos los medios a nuestro alcance para, con la mayor economía de esfuerzos, conseguir la mayor eficacia.

El Liderazgo de Calidad Total nos dice el modo de obtener resultados y supone una dedicación permanente para mejorar en todos los aspectos. Hay que empezar mejorando la instrucción de los marineros y de los profesionales, y destinando a los centros de enseñanza a los mejores profesores que tengamos. El doctor Deming concede una gran importancia a estos aspectos.

Tenemos que mejorar nuestros métodos de trabajo. Lo que hay que hacer hay que hacerlo bien desde el principio para ahorrar tiempo y dinero. Hay que conseguir la atención de los subordinados a la hora de instruirlos o de ordenarles algún trabajo.

Con el TQL podremos conseguir en la Armada mejorar la preparación de la Fuerza para la guerra, misión permanente en tiempo de paz, desechando todo aquello que se oponga en el logro de este objetivo. Esta búsqueda de la calidad debe practicarse en todos los niveles: las personas, la organización y los procedimientos.

El Liderazgo de Calidad Total admite el fallo, con la condición de investigar sus causas y así poder prevenirlo en el futuro. Además, debe prever el comportamiento humano, con objeto de adelantarse en las situaciones conflictivas que se puedan presentar.

La aplicación todavía muy reciente de estas técnicas de Liderazgo Eficaz y Liderazgo de Calidad Total ha dado ya excelentes resultados en los Estados Unidos. Con toda seguridad pueden obtenerse resultados similares si se aplican en la Armada. En los momentos difíciles en que vivimos resulta una necesidad imperiosa.

Conclusiones

A pesar de la aparente tendencia a rechazar las distintas formas de autoridad y lo que ella representa, el mundo moderno basa su progreso en nuevas

formas y técnicas de liderazgo que pretenden explotar al máximo las posibilidades humanas.

Independientemente del estilo que un líder utilice, autoritario, participativo o delegativo, deberá contar siempre con cierta dosis de carisma que haga atractiva su figura a los seguidores.

Es evidente la presencia del liderazgo, en todo tiempo y lugar, como factor determinante de la eficacia de las organizaciones y de los grandes éxitos y fracasos. La Historia nos presenta los hechos más trascendentales, como expresión de la voluntad de grandes hombres y mujeres.

El liderazgo debe servir a un objetivo y, cuanto más alta es la meta propuesta, mayor es la estatura moral necesaria en el líder. La Armada ha hecho una buena síntesis de las cualidades que deben adornar al jefe, si bien las circunstancias determinarán las que resultan más necesarias. El objetivo debe ser atractivo y moralmente aceptable para el grupo.

La motivación de cualquier individuo depende de la satisfacción de sus necesidades y anhelos. Tanto el líder como el grupo deben estar fuertemente motivados.

La actuación individual dentro del grupo será más eficaz para el logro del objetivo si se dispone de conocimientos y habilidad necesarios. Por ello, resulta fundamental el aprendizaje.

El liderazgo es necesario para que la sociedad pueda desarrollar sus actividades en forma organizada. La crisis de autoridad que vivimos hace especialmente necesaria la figura del líder.

Un líder es eficaz si consigue los objetivos propuestos. Para lograr el éxito debe estar asegurada la cohesión interna del grupo y tener una gran competencia. El éxito, si se consigue, es de todos.

Para conseguir un determinado objetivo debe elegirse el líder adecuado, teniendo en cuenta las características y experiencia de los distintos candidatos.

La competencia del oficial de la Armada es condición indispensable para que pueda mantener la confianza de sus hombres y ejercer un liderazgo eficaz.

Las técnicas más modernas de dirección de empresas, ya utilizadas en la Marina de los Estados Unidos (TQL), ofrecen unas excelentes posibilidades para mejorar la eficacia de la Armada.

Si nos dedicamos con ilusión a estudiar y aprovechar las nuevas técnicas de Liderazgo y Calidad Total, y somos capaces de aplicarlas a la Armada, podremos aumentar su eficacia hasta cotas sorprendentes

BIBLIOGRAFÍA

- Stogdill's handbook of leadership.* Bernard M. Bass. Nueva York, The Free Press, 1981.
- On Leadership.* John W. Gardner. Nueva York, The Free Press, 1990.
- Leadership in organizations.* Gary A. Yukl, Englewood Cliffs, NJ, Prentice-Hall, 1989.
- Fundamentals of Naval Leadership.* K. Montor, Department of Leadership and Law, U. S. Naval Academy, Annapolis, MD, 1984.
- The art of Leadership in war.* John Horsfield. Westport, Connecticut, Greenwood Press, 1980.
- Leaders.* Richard Nixon. Nueva York, Warner Books, 1982.
- The Deming management Method.* Mary Walton. Nueva York, Perigee Books, 1986.
- Pedagogía del mando.* Ángel M. Tello Valero. Escuela Naval Militar, Marín, 1992.
- Conferencia sobre Liderazgo.* Escuela de Guerra Naval, Madrid, 1992.
- Reales Ordenanzas para las Fuerzas Armadas.* Ley 85/1978 de 28 de diciembre, BOE 11/79.
- Proceedings.* U. S. Naval Institute. Annapolis, MD, meses de agosto y diciembre 1987; febrero y abril 1989; agosto 1990; julio y octubre 1991; enero, febrero, junio, julio y agosto 1992.
- La calidad en la empresa.* Harper y Lynch. La Gaceta de los Negocios. Colección «Optimización Empresarial» n.º 4, Telefónica, Madrid, 1994.
- Dirigir hoy.* Consultores Españoles. Zaragoza, 1995.
- Las ventajas de la calidad.* (Manual para Directivos y Mandos). Consultores Españoles. Zaragoza, 1992.



EL AZAR, EL INVIFAS Y EL MÉTODO

José Ángel SANDE CORTIZO



Nacer a la sombra de un viejo monte y pasar largo tiempo mirando a poniente quizá no den claridad de visión, pero llevan a soñar libertades... pequeñas, cierto (¿sí?), pero... he aquí mi «doblete», sin afán de agotar nada, y menos aún su paciencia.

Un «Prólogo»



ECIÉN destinado a Madrid, he intentado resolver el problema más acuciante para mí, el de la vivienda. Y lo he hecho a través del INVIFAS, naturalmente.

Con alto «baremo» y, por tanto, con muy probable adjudicación de vivienda en cuanto me diese de alta, intenté averiguar si las viviendas en oferta eran de mi conveniencia, a fin de inscribirme en el momento oportuno. Empeño inútil, ya que, como averigüé, la relación de viviendas que se ofrecen se confecciona mensualmente, una vez cerrado el plazo de admisión de solicitudes.

Nada que objetar en principio, si no es que:

- Ya en el último tercio de mi vida militar (y familiar), advierto que es el *azar* quien decide *cómo* y *dónde* voy a vivir. El azar, contra quien toda mi formación me ha prevenido.
- Con intención de evitar situaciones de privilegio, se vuelve la *información* opaca. Información con la que he aprendido a tomar decisiones.
- La situación creada puede llevar al sentimiento de que la labor social del INVIFAS es graciable, y no responde a, ni exige, criterios de eficacia y responsabilidad. Eficacia, que el INVIFAS persigue. Responsabilidad, mía, para dar a mi familia (y por ende al servicio, ¿no cree?) lo mejor a mi alcance. Responsabilidad que demanda posibilidad y libertad de elección.

¿Lenguaje solemne? ¿Intento de ejercer algo de albedrío o mayoría de edad?... ¡Apariencia tan sólo! Introducción, en realidad, para sugerir alguna modificación al *procedimiento de adjudicación* del INVIFAS, que, sin coste para éste, permita mayor libertad de elección a los individuos de las FAS.

Antecedentes

Ustedes los conocen, pero permítanme resaltar alguno; si se me escapa un comentario... ¡deslices de incontinente!

De generalidad

La finalidad del INVIFAS, que trasciende a la pura administración de un patrimonio con clientela cautiva, es la prestación de un servicio social a un colectivo peculiar; peculiar por su movilidad, por su cultura y por su capacidad económica.

La formación del militar le obliga a minimizar, en lo posible, la influencia del *azar* en su profesión... y en su vida.

De la adjudicación hoy

La adjudicación se hace a mediados de mes, con datos «cerrados» el último día del precedente, en función de:

- Viviendas rehabilitadas que se ofrecen.
- Orden de los solicitantes.

Datos no disponibles para el aspirante, y sin embargo:

- La rehabilitación, bajo la Ley de Contratación del Estado, está prevista con antelación y sometida a condiciones (fechas, por ejemplo) que fija la delegación correspondiente.
- El orden de solicitantes se determina por un baremo conocido.

De las variedades, de viviendas e individuos

Las viviendas del INVIFAS, dispersas por la geografía ciudadana son de diferentes tamaños (aun dentro de cada estándar familiar), distribución, prestaciones y complementos, y tienen entornos muy diferentes.

Responden, en suma, a planteamientos familiares muy diversos, como diversas son las circunstancias personales, planteamientos y preferencias de cada individuo de las FAS.

Otros

Los cambios de localidad, condicionados por las circunstancias, tienden a agruparse en determinadas estaciones.

Cobrar indemnización sustitutoria permite alquilar vivienda, comparable a las del INVIFAS, que responda al planteamiento familiar concreto de cada uno (¿asunto baladí?). Si el tiempo en tal situación es previsible, no serán estos hombres los menos beneficiados por la labor del instituto (¿en «galio», dice?... ¿y luego?). Situación propia de baremos bajos.

Los baremos más altos, aun dentro de cada tamaño familiar, corresponden a gentes de cierta antigüedad, con todo lo que eso implica, y próximos (¡el tiempo!) a «liberar» la vivienda.

La economía del instituto «florece» en razón directa del número de viviendas ocupadas y del número de renunciadas.

Beneficiados

Con el proceso estabilizado (?) y las viviendas ocupadas, individuos e instituto se repartirán en varias condiciones:

- En el extremo de la satisfacción: los que ocupan viviendas a su gusto, y la economía del instituto.
- En las tinieblas exteriores: aquellos que no se resignan (¿caprichosos?, ¿individuos?), los condenados por azar y necesidad a ese bajo que nadie desea, o los que, sin «acougo», saltan de un destino a otro sin poder (¿o todos *debemos?*) mover a su familia con ellos.
- Y en medio, en el gris lugar de los candidatos a insatisfacción: los que alcanzan vivienda «suficiente» por hoy, y... el cumplimiento del fin último del instituto (¿lo recuerdan?).

Con estos conocidos mimbres ya imaginan que cesto se hace.

Háganlo ustedes, faja a faja, a modo de *consideraciones*, pero permítanme que aquí *concluya* con unas propuestas.

Propuestas

- Mantener la pérdida de indemnización a la primera renuncia.
- Mantener en lista de adjudicaciones al solicitante, con su baremo, hasta que renuncie en seis convocatorias, al menos.
- Convocar y adjudicar las rehabilitaciones de modo que se disponga con tiempo de los datos de las viviendas que se ofrezcan, repartiéndolas equitativamente por semestres (enero-julio).

— Publicar con tiempo (¿dos veces al año, por ejemplo?) la relación de viviendas que se ofrecen.

¿Son propuestas útiles? ¿Existe ya algo de esto?

Epílogo. Para objeción y propuesta

Este «cazador a la espera» en que se convierte el «renunciante» que se mantiene en lista ¿no perjudica a los de bajo baremo? Cierto, pero, asumido que el bajo baremo es sinónimo de «bisoñez» y pequeño «tamaño» familiar, y que el disfrute de las viviendas tiene un límite «natural», cabe concluir que entre las del INVIFAS hay variedad suficiente para satisfacer todas las necesidades a condición de que la vivienda de hoy (joven y familia pequeña) no resulte eterna, si no se cambia de destino... ¡familia y recuerdos crecen con uno!

Atajémoslo con una quinta propuesta: permitir, tras algunos años y/o ante cambio de circunstancias, la posibilidad de cambiar de vivienda, concurriendo con el baremo que corresponda.

Resumen

- Información abierta y completa.
- Oportunidades de elección y de cambio suficientes.
- Azar, INVIFAS..., ¿y el método?

Si no ha trascendido, magnífico, la niebla de mi juventud (¡la primera!) aún no me ha dejado... ¿Se deduce de eso que ella, la juventud, tampoco?... la ilusión, al menos, no.





MISILES A BORDO: LA FICCIÓN DEL ALCANCE

Introducción



A consciencia de que la Armada está a punto de adoptar un Sistema de Armas «largo y pesado» me ha llevado a recordar mis buenos tiempos de la Sección de Armas del EMA en mi primer destino madrileño, principio de adaptación capitalino que ha tenido resultados profesionales (y familiares) satisfactorios.

El título del artículo no es producto del azar; la consulta al diccionario de sinónimos para tratar de expresar la idea directriz ha sido paso obligado; palabras como mito, quimera, ficción, utopía y otras estuvieron en lista de candidatas.

Los alcances y los nombres

La clasificación de los sistemas de misiles por su alcance siempre ha sido para nosotros, los artilleros, un ejercicio necesario, herencia directa del alcance de los cañones. Pero realmente hemos aprendido también que no todo es el alcance: la resistencia a las contramedidas electrónicas es igualmente importante.

Empezando por los sistemas que «más alcanzan», tenemos el Sistema de Armas de Defensa Lejana, que los anglosajones llaman *Long Range*

Antiaircraft System. Son sistemas capaces de destruir plataformas de lanzamiento de misiles antibuque y las perturbadoras a distancia; en siglas de publicaciones OTAN, plataformas con capacidad ASSM y SOJ.

Tratan, pues, estos sistemas de evitar que esas plataformas se aproximen a la Fuerza a una distancia tal que impidan el uso adecuado de sus armas de autodefensa, disminuir la densidad de ataque de misiles y evitar que dichas plataformas retornen, a la larga, a rearmar y reatacar.

Las limitaciones de estos sistemas son su peso y volumen, que los llevan a «necesitar» buques de ocho a doce mil toneladas.

Bajando en exigencias de alcance, nos encontramos con los Sistemas de Defensa de Zona (*Medium Range Missile Systems* o *Défense Aérienne de Zone*), que deben asegurar la protección de una Fuerza hasta una distancia alrededor de las 50 millas.

La Armada se inició en el concepto de los Sistemas de Armas de Defensa Local (*Local Air Missile System* o *Défense de Zone Limitée*), allá por los años 80, con la NFR-90 y el inicio del proyecto LAMS de la OTAN como sistema de armas para ese buque que ocho países soñaban con construir conjuntamente. Realmente, creo que el concepto en sí mismo nació en esos momentos, es decir, era novedad también para el resto de los países. Su alcance es «modesto», pero tiene características que lo hacen muy interesante, como son la reacción rápida y la alta potencia de fuego, con capacidad para hacer frente a ataques de saturación y posibilidad de instalación en buques de un desplazamiento relativamente bajo; pero quizá lo que más llame la atención de este tipo de sistemas es su alta resistencia a las ECM, su cobertura omnidireccional en azimut y su apreciable capacidad de interceptación lateral sobre un misil antibuque rozaolas.

La defensa de punto ha sido moneda de cambio corriente en nuestra jerga artillera; no es raro, ya que su equivalente sajón es el *Point Defense Missile System* y el francés lo llama *Défense aérienne punctuelle*.

Creo que el término Defensa Cercana lo califica mejor; son sistemas que proporcionan protección únicamente al buque en el que están instalados y contra blancos que le ataquen directamente. Por supuesto, no se le niegan las posibilidades de reacción rápida y alta potencia de fuego. El diseño del misil en maniobrabilidad, constante de tiempo de la guía y espoleta a baja cota puede ser la diferencia con el local, de forma que éste puede hacer de defensa cercana, pero la inversa no es cierta.

La Defensa Inmediata nos lleva a pensar en nuestro querido Meroka. *Close In Weapon System* es el apelativo anglosajón (el tan traído y llevado CIWS), y el *Very Short Range Air Defense* (VSRAD) parece que implica misiles. El francés lo llama *Défense Aérienne a Très Courte Portée*.

La Armada tuvo un primer destello para relevo futuro del Meroka, que se llamó SARDIN (Sistema de Armas de Defensa Inmediata) con especificación JUME y previabilidad realizada por FABA, pero el intento murió casi sin nacer.

Constituye el último recurso para impedir que los ASSM lleven a cabo acciones contra buques aislados; la protección se limita al alcance eficaz de medios como cañones o pequeños misiles y excluye cualquier otra misión que no sea la autodefensa.

Al ya cansado lector, si es que ha llegado hasta aquí, lo rematamos con los Sistemas de Armas de Defensa Limitada (*Limited Air Defense*), que no tienen dirección de tiro, sino que se disparan con puntería óptica de la propia arma (Javelin, Stinger, Rapier...). Algunas Marinas de fuste las han «montado» en cierto tipos de buques; es el caso de la Marina británica en dragaminas en el Golfo, los franceses en buques pequeños y la Marina de los Estados Unidos en los buques LST de la clase *Newport*, que ya conocemos muy bien.

Las posibles amenazas

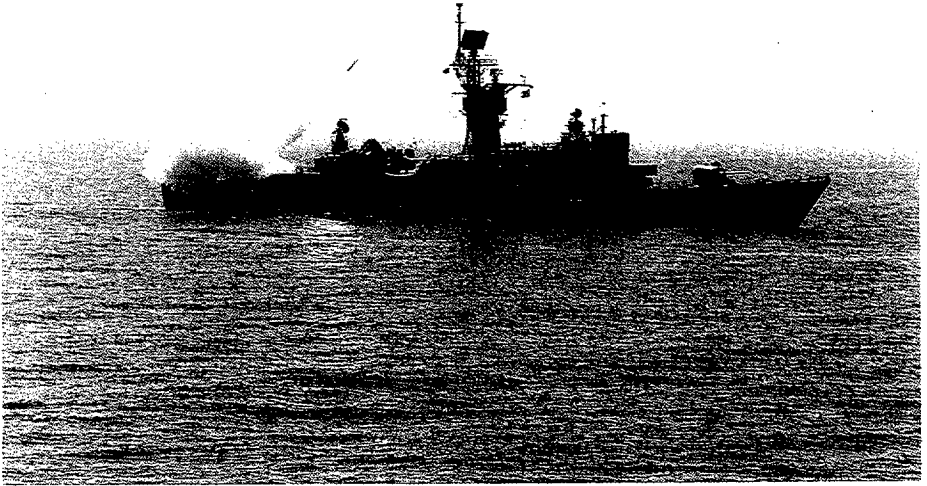
Las amenazas que podemos encontrar en nuestro navegar son variadas, aunque la táctica de dejarnos ciegos para luego darnos un golpe bajo (o varios) me parece la más probable. En lo primero, los perturbadores son elementos de cuidado por su variedad en frecuencias y modos de emisión y por su potencia. El golpe bajo está sabido que viene de los misiles rozaolas lanzados desde plataformas aéreas, de superficie o submarinas y desde distancias muy variadas, que podemos cifrar en las 100 millas, con afán de sintetizar, dando un dato que considero exigente y no fácil de cumplir, aunque también estoy dispuesto a admitir que pueden llegar desde más lejos, pero hay que reconocer que no es fácil, y desde luego las largas distancias con eficacia unida no están en manos de cualquier país. El dato de distancia que hay que tener en cuenta es la *distancia de penetración*, que es aquella en la que el eco radar del perturbador es igual a la fuerza de la señal de ECM; esta distancia es muy variable, dado que:

- Las propiedades reflectivas del avión son muy variables.
- La capacidad del radar para distinguir el eco de las ECM depende de su diseño y su mantenimiento, así como del adiestramiento de los operadores.
- La figura de la antena del radar.
- La figura de la antena del ECM.
- La relación potencia ECM a potencia eco cambia continuamente.

El peligro real

Claro que para perturbar o engañar hacen falta unos medios que tienen ciertas características dispares, desde luego, pero que estimo merecedoras de consideración:

- a) Un perturbador de banda ancha necesita una alta potencia de transmisión, lo cual implica equipos pesados y portador grande.



- b) Un perturbador de canal radar, con o sin barrido, requiere menos potencia, pero es de más fácil eliminación con medidas relativamente sencillas actualmente, como la agilidad en frecuencia o lo que los entendidos llaman *fixes*.
- c) El engaño también necesita de menos potencia, pero a cambio son necesarios mejores medios, técnicas y conocimientos no asequibles a cualquier país, al menos con continuidad.
- d) El engaño a base de medios físicos (*chaff*) requiere el acercamiento del diseminador, acercamiento que tenemos la obligación de hacer peligroso... para el intruso.
- e) En cualquier caso, el productor de nuestro posible malestar tiene que estar a altura suficiente para poder enviar sus señales y, por tanto, es, cuando menos, detectable.

En cuanto a la amenaza de los misiles, para acertar con un misil en un blanco es necesario disponer de una cierta capacidad técnica, aceptado de antemano el dinero suficiente para la compra inicial, para mantener alta la operatividad del sistema y con ella la probabilidad de impacto.

Pero dadas las condiciones adecuadas, un simple examen del inventario mundial de misiles antibuque nos indica que es relativamente fácil que el lan-

zamiento sea efectuado desde más allá de las posibilidades de los misiles de alcance medio.

Unas primeras conclusiones: ¿la defensa adecuada?

Visto lo anterior, parece, al menos al subjetivo razonar del autor, que para una Armada como la nuestra el pensamiento de requisitos operativos, en lo que a sistemas de misiles antiaéreos se refiere, se debe dirigir a algo que:

- a) Mantenga a cierta distancia los posibles perturbadores/engañadores, de forma que no sean capaces de negarnos el uso de nuestros medios de combate.
- b) Tenga una gran capacidad contra misiles rozaolas extensiva a un cierto radio de acción que permita la defensa de buques importantes cercanos.
- c) Sea realmente susceptible de coordinación con nuestros medios aéreos, de forma que ambos se complementen.
- d) Tenga medios de ECCM de tecnología moderna y operadores bien adiestrados.

La otra vertiente de la defensa, es decir, las (en mis tiempos jóvenes) llamadas anticontramedidas electrónicas (ECCM) tienen que:

- Incorporar tecnología moderna.
- Disponer de operadores expertos y bien adiestrados.
- Filosofía de diseño, técnicas de proceso de señales y parámetros del radar adecuados.

Relación alcance, costes, peso, volumen.

No es fácil encontrar datos modernos completos y fiables y con un grado de clasificación que permita su divulgación; con afán de pasar cualquier exigente escrutinio en este aspecto, he cogido unos pocos datos de los que aparecen en el artículo *Design Trade offs for Destroyers* (referencia), que aunque algo antiguos estimo aplicables. La comparación se limita al sistema misiles:

Por supuesto, radar y D de T del segundo conjunto de datos son meramente indicativos, y la esperanza de instalación de nuestra dirección de tiro Dorna no hay que desecharla. Es indudable que la diferencia es muy notable y el volumen, peso, dotación y potencia eléctrica que nos «sobra» podemos emplearlas en algo más barato, probablemente, sin disminuir el tamaño del buque, que pienso nos conviene para mejorar estabilidad de plataforma y la habitabilidad.

Equipo	Modelo	Peso Ton	Vol. M ³	Dot.	Pot. elec. Kw.	Coste MUSB
Radar	SPY1D	52	990	6	585	25
Misiles	32SM-2	100	209	5,3	22	7
TOTAL		152	1.199	11,3	607	32
Radar	SPS49	7	99	2	144	2
Misiles	128 LAMPS	3,5	50	2	7,2	1
DT	MK74	0,7	10	2	6,2	2,5
TOTAL		11,2	160	6	222,2	5,5

Las contrapartidas

Estimo que el abaratamiento de la obtención de los buques podría ir hacia invertir en:

- Instalaciones que permitieran un buen apoyo.
- Mejora de equipos en nuestras escuelas, que dieran una posibilidad real de la adecuada instrucción y adiestramiento del personal.
- Mejores ECCM.

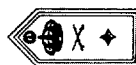
En todo caso, la Armada tendría menos quebraderos de cabeza, tanto en la vertiente de obtención como en la de apoyo y, probablemente, las armas de los buques dispondrían de la necesaria munición.

Resumen

Parece lógico, a mi modo de pensar, que nuestro próximo escolta podría prescindir de sistemas de misiles de defensa de zona en beneficio de un sistema de misiles de defensa local con unas buenas y eficaces contramedidas electrónicas, un excelente apoyo logístico y medios materiales y humanos para una buena instrucción del personal.

El coste del ciclo de vida de los buques lo agradecería en unos tiempos en los que el dinero cada vez es más caro.

Ángel TAJUELO PARDO DE ANDRADE



BIBLIOGRAFÍA

Revista Naval Engineers Journal, mayo 1983.

LA ARMADA Y EL SEGUNDO ANIVERSARIO DE LA OPERACIÓN «SHARP GUARD»

Introducción



El día 15 de junio de 1995 se cumplió el segundo aniversario de la operación «Sharp Guard» para el embargo marítimo de las repúblicas de la antigua Yugoslavia. Operación en la que la Armada, con un gran esfuerzo, participa desde el principio, manteniendo en zona hasta hoy al menos dos escoltas.

En realidad, un año antes (julio de 1992) ya empezaron las operaciones de bloqueo en el Adriático, en las que la Armada participó ininterrumpidamente; pero es la fecha del aniversario de la Operación «Sharp Guard» y su continuidad lo que me da pie para escribir este artículo, que no tiene otra pretensión que traer a la mente del lector la participación de la Armada en una operación real, que bate todas las marcas de los últimos decenios.

Primeras operaciones

Para apoyar el cumplimiento de las Resoluciones 713 y 757 del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas contra la antigua Yugoslavia, el 16 de julio de 1992 empezaron a operar en el Adriático fuerzas navales de la OTAN y la UEO, para seguir los movimientos de los buques mercantes en la zona e informar de posibles infracciones. Las fuerzas de la OTAN, por aquel entonces encuadradas en la STANAVFORMED (Fuerza Naval Permanente de la OTAN en el Mediterráneo), llevaron a cabo la Operación «Maritime Monitor» bajo el mando de COMNAVSOUTH (Comandante de las Fuerzas Navales Aliadas en el Sur de Europa), en tanto que las fuerzas de la UEO, encuadradas en la WEUCONMARFOR (Fuerza Naval de Contingencia de la Unión Europea Occidental), bajo el mando de CINCPAC (Comandante en Jefe de la Flota Italiana) efectuaron la operación «Sharp Vigilance».

En septiembre de 1992 entró por primera vez en la operación «Maritime Monitor» la STANAVFORLANT (Fuerza Naval Permanente de la OTAN en el Atlántico), que relevó momentáneamente a la STANAVFORMED para que esta fuerza se tomase un respiro, efectuase la ceremonia de cambio de mando y llevase a cabo ejercicios para adiestramiento propio.



Mar Adriático, escenario de la operación «Sharp Guard».

El 22 de noviembre del mismo año se ampliaron las operaciones para poder cumplir el nuevo mandato de Naciones Unidas, que incluyó el interceptar buques e investigar cargas (Resolución 787). Las nuevas operaciones pasaron a llamarse «Maritime Guard» para la OTAN y «Sharp Fence» para la UEO. Estas operaciones se prolongaron hasta junio de 1993 en que se produjo un radical cambio en la organización y forma de actuación de las fuerzas, que dio lugar a la operación «Sharp Guard».

Nace la operación «Sharp Guard»

El día 8 de junio de 1993, en sesión conjunta de la OTAN y la UEO para revisar las operaciones en curso en el Adriático y para mejor cumplir la Resolución 820 del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, que hacía aún más severo el embargo contra la República Federal de Yugoslavia (Serbia y



Emblema de las unidades españolas en STANAVFORMED.

Montenegro), se aprobó integrar en una fuerza combinada (Combined Task Force 440 - CTF 440), y bajo una sola cadena de Mando, a las fuerzas de la OTAN (STANAVFORMED y STANAVFORLANT) y de la UEO (WEU-CONMARFOR). Nace así la operación «Sharp Guard», que se inició en el Adriático el 15 de junio del mismo año.

Misión de la operación

La misión de la «Sharp Guard» consiste en conducir operaciones para controlar y obligar el cumplimiento de las sanciones impuestas por Naciones Unidas de acuerdo con las Resoluciones números 713, 757, 787, 820 y 943 del Consejo de Seguridad. Para ello, una fuerza combinada (Combined Task Force 440) evita que cualquier mercancía no autorizada entre en aguas territoriales de la República Federal de Yugoslavia (Serbia y Montenegro), y que puedan entrar armas en la antigua Yugoslavia.

Resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas

Llegado a este punto, voy a hacer un alto y explicar —o recordar— en pocas palabras en qué consisten las resoluciones del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas que cité anteriormente, para así comprender mejor en qué consiste la operación «Sharp Guard».

Naciones Unidas, consciente del dramático problema que existe en los territorios de la antigua Yugoslavia y en la plena conciencia de los riesgos que este conflicto significa para los países vecinos, por medio de su Consejo de Seguridad, dictó una serie de resoluciones encaminadas, en lo posible, a poner fin a dicho conflicto y a evitar que afectase a otros territorios.

La OTAN se convierte de esta manera en instrumento ejecutor de Naciones Unidas, bajo cuyos mandatos opera fuera de lo previsto en el artículo quinto del Tratado de Washington, y lleva a cabo las diferentes operaciones que cité anteriormente y que desembocan en la actual operación «Sharp Guard» para velar por el cumplimiento de las resoluciones antes citadas: 713, 757, 787, 820 y 943.

Resolución 713

Esta Resolución, de 25 de septiembre de 1991, establece el embargo total de armas y material militar con destino a Yugoslavia.

Resolución 757

La resolución 757, de 30 de mayo de 1992, establece la supresión de exportaciones o importaciones de bienes y servicios, y todo tipo de comercio entre cualquier nación y la República Federal de Yugoslavia (Serbia y Montenegro), con la excepción de medicamentos y alimentos preestablecidos, cuyo detalle sería prolijo enumerar aquí.

Resolución 787

Firmada el 16 de noviembre de 1992, esta resolución autoriza a parar y abordar los buques, e inspeccionar sus cargas, para asegurarse del cumplimiento de lo establecido en las resoluciones 713 y 757 anteriormente citadas.

Resolución 820

En abril de 1993 se adopta esta resolución, que autoriza a parar, y si es necesario apoderarse, de cualquier buque que opere por cuenta de personas o intereses de la República Federal de Yugoslavia (Serbia y Montenegro), haciendo así más estrictas y severas las resoluciones anteriores.

Resolución 943

La resolución 943, de 23 de septiembre de 1994, suspende cautelarmente lo establecido en la Resolución 820 para el ferry de servicio entre Bar, en la República Federal de Yugoslavia, y Bari, en Italia, que transporte sólo pasajeros con efectos personales, y sin carga, a no ser que se le autorice expresamente.



Operación «Sharp Guard». Task Force 440 el 15 de mayo de 1995.

Organización de la operación

El control operativo (OPCON) de las unidades participantes en la operación está delegado en COMNAVSOUTH que actúa como comandante del TF Combinado 440 (CCTF 440); para ello cuenta con el apoyo de un estado mayor OTAN/UEO, que está formado por el propio estado mayor de COMNAV-SOUTH, reforzado con una célula de la UEO.

Los buques, a lo largo de su período de permanencia en la operación (alrededor de tres meses), rotan su integración en tres «task groups»: dos de ellos para actuar en el Adriático y llevar a cabo las operaciones de embargo (TG 440.01 y TG 440.02), y el tercero para adiestramientos y visitas a puertos (TG 440.03)

Los comandantes de estos «task groups» son los comandantes de las tres fuerzas participantes (COMSTANAVFORMED, COMSTANAVFORLANT y COMWEUCONMARFOR), que rotan sus puestos de CTGs en períodos de 30 días.

Completan la operación aviones de patrulla marítima, submarinos, y petroleros para aprovisionamiento de los buques en la mar.

Desarrollo de la operación

A grandes rasgos, las operaciones se desarrollan como sigue: los TGs 440.01 y 440.02 operan respectivamente frente las costas de la ex Yugoslavia y en el canal de Otranto, donde los buques patrullan en las zonas asignadas para controlar el tráfico mercante, tarea en la que son apoyados por los aviones de patrulla marítima.

En este control, a los buques mercantes que se encuentren en sus zonas de patrulla se les interroga para conocer e informar de todos sus datos (nacionalidad, nombre, destino, carga, etc) y, dependiendo de la información obtenida y de aquella previamente conocida, se actúa en consecuencia con alguna o todas las acciones siguientes:

- Se les aborda para registrarlos;
- Se les permite continuar viaje;
- Se les desvía a puerto para un registro más a fondo;
- Se actúa legalmente si existen infracciones.

Todas las operaciones en la mar se realizan fuera de aguas territoriales y siguiendo unas Reglas de Enfrentamiento (ROEs) perfectamente definidas.

Naciones participantes

Catorce naciones contribuyen con buques: Alemania, Bélgica, Canadá, Dinamarca, España, Estados Unidos, Francia, Grecia, Holanda, Italia, Noruega, Portugal, Reino Unido y Turquía. Estas naciones suelen participar con escoltas, en algunos casos de forma permanente como lo hace España, y en otros casos durante períodos más o menos amplios. Para el aprovisionamiento en la mar de estos escoltas, diversas naciones —entre ellas España— aportan petroleros a la Operación cuando su disponibilidad lo permite.

En cuanto a aviones de patrulla marítima, hasta la fecha han sido proporcionados por los nueve países siguientes: Alemania (*Atlantique*), Canadá (*C-140*), España (*P-3B*), Estados Unidos (*P-3C*), Francia (*Atlantique*), Holanda (*P-3C*), Italia (*Atlantique*), Portugal (*P-3P*), y Reino Unido (*Nimrod*). De estos países, asignan aviones permanentemente, Alemania, Estados Unidos, Francia, Holanda, Italia y Portugal; los restantes países, Canadá, España y Reino Unido, efectúan asignaciones temporales. Todos estos aviones operan desde las bases italianas de Sigonella (Sicilia) y Elmas (Cerdeña).

Apoyan la operación ocho *Tornados* de la Fuerza Aérea italiana basados en Gioia del Colle, con la misión de defender a los buques de posibles ataques de otras unidades de superficie.

Otras unidades aéreas, normalmente empuñadas en la operación «Deny Flight», también prestan su apoyo a la operación «Sharp Guard» para defensa de los buques y como unidades de alerta temprana.

Estadística de actividades

Las cifras que cito a continuación dan una idea de la gran labor desarrollada, aunque hay que tener presente que cubren un período más amplio que los dos años de operación «Sharp Guard», ya que están contabilizadas desde el 22 de noviembre de 1992, fecha en la que empezaron las interceptaciones a buques y registros de carga. Desde entonces hasta la fecha, 15 de junio de 1995, las actividades se resumen como sigue:

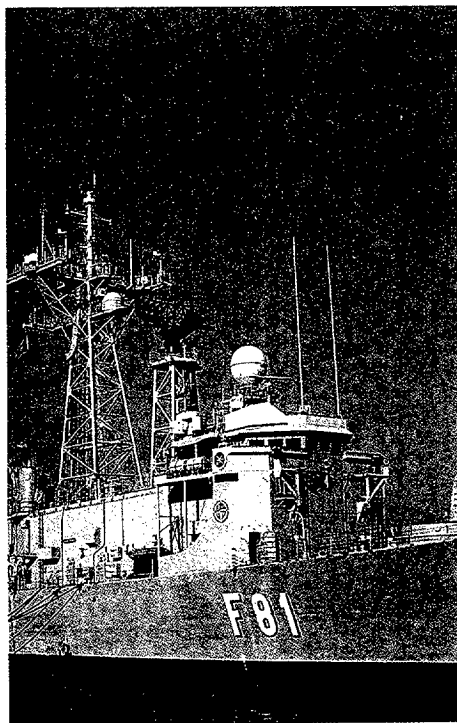
- Resultados de la operación
 - * Buques controlados: 53.143.
 - * Buques abordados/inspeccionados en la mar: 4.158.
 - * Buques desviados/inspeccionados en puerto: 1.158.
- Medios empleados
 - * Días de mar/buque: 9.760.
 - * Salidas de aviones de patrulla marítima: 6.894.
 - * Salidas de aviones de AEW: 4.898.
- Logros obtenidos: desde que Naciones Unidas, con la Resolución 820, hiciera más estricto el embargo contra Serbia y Montenegro, ningún buque fue capaz de romper dicho embargo, aunque seis barcos lo intentaron y fueron detenidos.

Participación de la Armada en la operación «Sharp Guard»

Desde el comienzo de la Operación «Sharp Guard» hasta la fecha, la Armada participó de forma continuada e ininterrumpida con dos escoltas integrados como sigue:

- Una fragata clase *Baleares*, integrada desde el principio hasta la fecha en la WEUCONMARFOR.
- Una fragata clase *Santa María*, integrada desde el principio hasta el 4 de junio de 1994 en STANAVFORLANT, y desde dicha fecha hasta ahora integrada en STANAVFORMED.

Estos buques participaron en la operación en períodos promedio de tres meses, alternando sus cometidos en los Task Groups 440.01 y 440.02, con adiestramientos y visitas a puerto integrados en el Task Group 440.03.



Fragata *Santa María* con el emblema de la OTAN en el puente.

La Armada también contribuyó al apoyo logístico de los buques participantes en la operación, enviando al Adriático al *Marqués de la Ensenada* en tres ocasiones, por períodos que oscilaron entre un mes y mes y medio.

Por último, dos submarinos, *Siroco* y *Tramontana*, participaron en la operación en el año 1994 en períodos de unos 45 días cada uno.

Quiero hacer aquí un inciso para dejar claro que aunque estoy hablando fundamentalmente de la operación «Sharp Guard», no olvido la participación de fragatas y del *Marqués de la Ensenada* en el Adriático en las operaciones anteriores a la «Sharp Guard», ni tampoco las participaciones de otras unidades (*Príncipe de Asturias*, *Aragón*, *Castilla*, *Hernán Cortés*, *Velasco* y *Martín Álvarez*) en operaciones relacionadas con el mantenimiento de la paz en la ex Yugoslavia.

El resumen de sus participaciones fue el siguiente:

- Integradas en la WEUCONMARFOR, las fragatas *Baleares* y *Asturias* operaron en dos períodos cada una, en tanto que las fragatas *Andalucía*, *Cataluña* y *Extremadura* operaron un período cada una.
- Integradas en la STANAVFORLANT (hasta el 4 de junio de 1994), cada una de las fragatas *Santa María*, *Victoria*, *Numancia* y *Reina Sofía* operó un período.
- Integradas en la STANAVFORMED (desde el 4 de junio, hasta la fecha); las anteriores fragatas *Santa María*, *Victoria*, *Numancia* y *Reina Sofía* operaron un período cada una.

El día 15 de junio de 1995, aniversario de la «Sharp Guard» y motivo de este artículo, participaban en la operación las fragatas *Cataluña* y *Santa María*.

Contribución del Ejército del Aire

El Ejército del Aire contribuye con un avión P-3B, que opera desde la base de Sigonella (Sicilia), en períodos de 15 días de cada 60 días (15 días de operación y 45 días fuera de la operación).

Beneficios de la participación

Indudablemente, la participación de unidades de la Armada en la operación «Sharp Guard» lleva consigo importantes problemas, como:

- El consumo de combustible de las unidades; aunque éste es menor que el que a primera vista pudiera parecer, ya que en patrulla a muy baja velocidad dicho consumo se reduce considerablemente.
- El importante esfuerzo logístico que impone el alistamiento de las unidades participantes.
- La carga económica que supone el tener a buques lejos de sus bases por períodos de tiempo prolongados.
- La carga económica que representan los complementos que corresponden de pagar a las dotaciones.
- La disminución del adiestramiento en áreas específicas.
- La reducción de ejercicios para poder atender a las operaciones.












El helicóptero SH-60B LAMPS III embarcado en las fragatas clase *Santa María* es un valioso elemento de vigilancia descubierta y defensa.

Pero dadas las circunstancias, bajo mi punto de vista, estos aspectos negativos se compensan con creces con otros aspectos de muy diferente índole que cito a continuación.

Proyección internacional

La participación de la Armada en operaciones de mantenimiento de la paz le da una importante proyección internacional, ya que nuestras unidades ope-

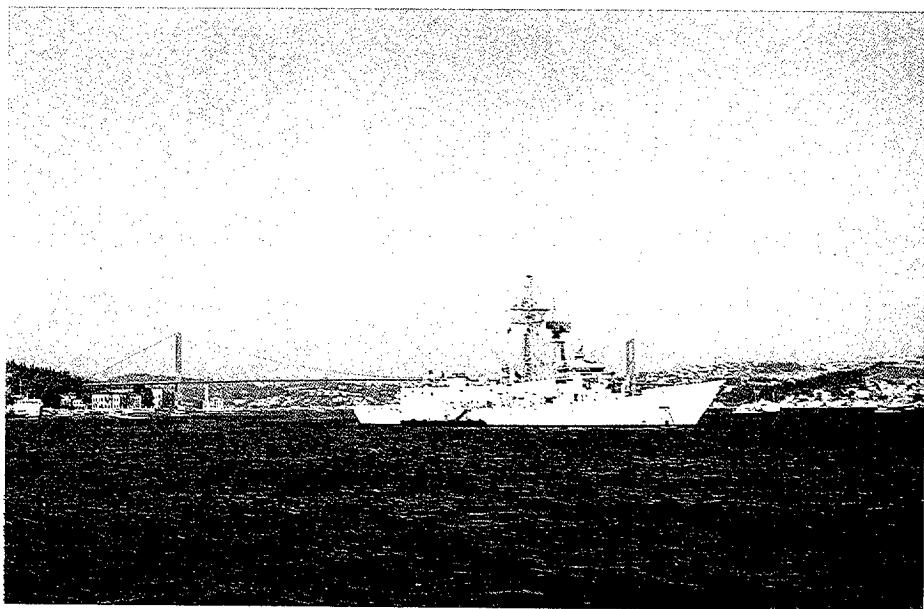
<u>MPA</u>	
NATO MPA	WEU MPA
 C140 ★	 ATL
 P3P	 ATL
 P3B ★	 ATL
 NIMRODS ★	 P3C
 P3C	
★ NON-PERMANENT ASSIGNMENTS	

Operación «Sharp Guard». Asignación de aviones de patrulla.

ran con las de otras trece naciones para velar por el cumplimiento de las Resoluciones del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas. Y, así la Armada, y con ella España, hacen valer su peso ante las Naciones Unidas, ante la OTAN y ante la UEO. Y gracias a la eficacia demostrada en todo momento por nuestros buques, la Armada se gana el respeto y el reconocimiento de todos, tanto a nivel nacional como internacional.

Mejora de procedimientos

El trabajar codo con codo con unidades de tantas naciones y por períodos de tiempo prolongados ayuda a pulir y poner a punto los procedimientos, da



La fragata *Santa María* fondeada en el Bósforo.

gran impulso a las comunicaciones, y mejora la coordinación en todos los aspectos. Qué duda cabe que después de unos tres meses en la operación «Sharp Guard» el buque regresa a su base con un dominio de los procedimientos y con un «saber hacer» que no hubiera logrado de otra forma.

Impulso logístico

El envío de un buque a la «Sharp Guard» supone una importante puesta a punto previa en su base y, posteriormente, una gran labor de mantenimiento a cargo de la dotación. Pero ahí están los resultados, ya que una vez en el Adriático, con prolongados períodos de mar y a veces en condiciones meteorológicas adversas, el nivel de averías es mínimo y la fiabilidad de los buques muy grande, lo que era impensable, creo yo, hace algunos años.

Muestra del pabellón

El participar junto a unidades de todas las naciones empeñadas en la operación y el realizar visitas a diferentes puertos suponen un continuo enseñar la bandera, lo que representa una excelente propaganda para la Armada y para España. En un período de participación en la operación, un buque visita varios puertos para descanso de la dotación, lo que suele ocurrir después de períodos en la mar entre patrullas y tránsitos que van de una a dos semanas. Las estancias en puerto suelen durar de cuatro a diez días. Como ejemplo de puertos nor-

malmente visitados, se pueden citar: Venecia, Trieste, Ancona, Pireo, Estambul, Corfú, Esmirna, Nápoles, Bari, etc.

Aspecto humano

Por último, pero no por ello menos importante, cito el aspecto de las dotaciones. Comprendo que un ciclo en la operación tiene que resultar pesado, a veces tedioso, y siempre cansado, pero no es menos verdad que supone un enorme enriquecimiento personal —y no me refiero al aspecto crematístico, aunque éste juega un importante papel—, me refiero al aspecto intelectual, cultural y de formación del individuo. El colaborar en la mar con unidades de otros países, los contactos con sus dotaciones en la mar o en puerto y el visitar diferentes puertos son las causas de este enriquecimiento. Un buque puede visitar seis puertos diferentes en cada período de participación, lo que representa una magnífica ocasión para hacer turismo, como paréntesis del terrible drama que obliga a la presencia de nuestros buques en el Adriático.

Final

Para finalizar, sólo quiero recordar que se han cumplido los dos años de la operación «Sharp Guard», y que en estos dos años la Armada ha hecho —y

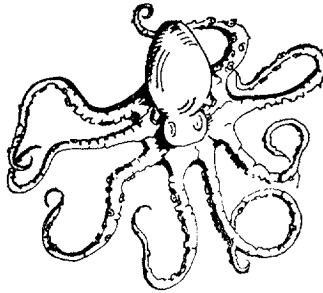


El volcán Strómboli.

sigue haciendo— un gran esfuerzo, que se ve compensado por la eficacia demostrada y el prestigio ganado, que ponen a nuestras unidades a la altura de las mejores.

No entro, ni quiero entrar, en el análisis de la situación que llevó, y lleva a nuestros buques al Adriático; esto podría ser motivo de otro artículo muy diferente y, como dije en la introducción, lo único que pretendía con este artículo era «traer a la mente del lector la participación de la Armada en una operación real que bate todas las marcas de los últimos decenios». Si lo he conseguido, no lo sé, pero de cualquier manera, ¡ahí queda eso!

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ



BIBLIOGRAFÍA

REVISTA GENERAL DE MARINA.

Revista Española de Defensa.

NATO Review.

Presentaciones efectuadas en AFSOUTH (Nápoles) con calificación «NATO UNCLASSIFIED».

Documentación proporcionada por la Oficina de Información Pública (PIO) de AFSOUTH.



Carro ligero «Scorpion» de Infantería de Marina. Autor: Pepe Díaz (Cortesía de RED.).

ANÁLISIS DE LA DECISIÓN DE INICIAR LA OFENSIVA ALIADA EN EL PACÍFICO

Introducción



Este trabajo expone y analiza el proceso de la decisión tomada por los jefes del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos para explotar la nueva situación estratégica planteada en el Pacífico por las derrotas japonesas en el mar del Coral y en Midway.

Esta decisión escogió la región de Nueva Guinea-Nueva Bretaña-islas Salomón como escenario para la primera acción ofensiva aliada en el Pacífico y asignó a la Armada la misión de planear y ejecutar su primera fase (ocupación de Guadalcanal-Tulagi-Ndeni).

El método es exponer y analizar, con la ayuda de algunos esquemas y mapas, diversos apartados:

Primero: un marco de referencia que abarca los puntos siguientes:

- Mando Supremo de las Fuerzas Armadas de Estados Unidos.
- Doctrina estadounidense de Unidad de Mando y Acción Conjunta.
- Acuerdos interaliados sobre estrategia bélica común, Unidad de Mando y Acción Conjunta/Combinada.
- Jefes de Estado Mayor Conjunto.
- Aplicación de la Doctrina de Unidad de Mando y Acción Conjunta al escenario bélico del Pacífico.
- Situación estratégica en el Pacífico a finales de la primavera del año 1942.
- Nuevo plan ofensivo japonés.

Segundo: el proceso para decidir *dónde, cuándo y quién* (Ejército o Armada) asumiría el mando de la primera acción ofensiva aliada en el Pacífico. En este apartado se analizan las diferencias entre los conceptos estratégicos del Ejército y Armada.

Tercero: la Directiva de Operaciones promulgada el 2 de julio de 1942 por los jefes del Estado Mayor Conjunto para la campaña de Nueva Guinea-Nueva Bretaña-islas Salomón.

El trabajo finalizará con unas conclusiones.

Marco de referencia

En éste se exponen algunos puntos básicos para interpretar la estrategia bélica aliada (modo de emplear el poder bélico disponible) en la primera ofensiva aliada en el Pacífico.

Mando Supremo de las Fuerzas Armadas de Estados Unidos

El presidente de Estados Unidos es, según la Constitución, el comandante en jefe del Ejército y la Armada (los dos componentes de las Fuerzas Armadas estadounidenses durante la segunda guerra mundial).

El presidente Roosevelt asumió la dirección en la elaboración de la posible estrategia bélica del país antes de la entrada en guerra con Japón, como lo demuestran, entre otras, las decisiones siguientes:

- La Orden del mes de julio de 1939 por la que integró en su Organización Ejecutiva a la *Joint Board of the Army and Navy* (Comisión Conjunta del Ejército y Armada), que tenía la misión de coordinar los planes estratégicos elaborados por ambos; la *Army-Navy Munitions Board* (Comisión de Municiones del Ejército y Armada), que controlaba sus programas de adquisiciones, y a la *Civilian Office* (Oficina Civil), que tenía a su cargo la producción bélica.
- Esta orden estableció que los jefes de Estado Mayor del Ejército y de la Armada fueran, como miembros de la Comisión Conjunta, directamente responsables ante el presidente.

Esto significaba que el presidente Roosevelt intentaba controlar por sí mismo el poder bélico de los Estados Unidos e influir profundamente en su modo de emplearlo.

El presidente tomó, desde la promulgación de esa orden hasta el ataque contra la Flota del Pacífico en Pearl Harbor, todas sus decisiones importantes relacionadas con el poder bélico, tanto teniendo en cuenta como rechazando las recomendaciones de sus asesores militares y navales, y con ellas determinó la clase de guerra y las estrategias que en ella se utilizarían.

Doctrina estadounidense de Unidad de Mando y Acción Conjunta

La Comisión Conjunta Ejército-Armada había aceptado en 1935 la edición revisada de la publicación «The Joint Action of the Army and Navy» (Acción Conjunta del Ejército y la Armada) como doctrina para relaciones de Mando. Sus principios sirvieron para establecer el modelo práctico según el cual la Unidad de Mando de las Fuerzas Armadas, asumida por el presidente, pudo transferirse a los comandantes de teatros de operaciones, y de éstos a los man-

dos de Fuerzas Operativas Conjuntas, constituidas para la ejecución de las operaciones planeadas a través de sus principales asesores militares y navales (que comenzaron a autodenominarse en febrero de 1942 jefes del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas).

Esta publicación establecía que un general o almirante, comandantes de teatro de operaciones, tenían que asumir por delegación:

- La responsabilidad y autoridad para integrar en Fuerzas Operativas Conjuntas unidades de cualquier componente de las Fuerzas Armadas y para asignarles misiones y objetivos.
- Proveer de apoyo logístico adecuado a sus Fuerzas Operativas Conjuntas.
- Ejercer el control de coordinación que juzgara necesario para asegurar el éxito de cualquier operación bélica.

Esta delegación no le autorizaba a:

- Ejercer las funciones administrativas y disciplinarias en los componentes de las Fuerzas Armadas distintos al suyo.
- Inmiscuirse en el modo de ejecutar la misión asignada a un componente de las Fuerzas Armadas distinto al suyo.

Un aspecto importante de las relaciones de mando consistía en que el nombramiento de un general o almirante como comandante de un teatro de operaciones implicaba que éste podría delegar parte de la responsabilidad y autoridad, recibidas del presidente a través de los jefes del Estado Mayor Conjunto, en el mando de una Fuerza Operativa Conjunta al que tendría que elegir entre los pertenecientes al componente de las Fuerzas Armadas que tuvieran el máximo interés en alcanzar los objetivos de la misión común asignada.

Esta doctrina permitió a cada uno de los jefes del Estado Mayor Conjunto, actuando de orden del presidente (comandante en jefe del Ejército y Armada), ejercer el mando en la amplia área de interés del componente de las Fuerzas Armadas al que pertenecía. Autorizó también a los jefes del Estado Mayor Conjunto, actuando como un todo para el conjunto de las Fuerzas Armadas, a transferir fuerzas de uno a otro teatro de operaciones si la situación estratégica lo aconsejaba.

Acuerdos interaliados en estrategia bélica, Unidad de Mando y Acción Conjunta/Combinada

Los principales fueron:

- La decisión de asignar prioridad a la derrota de Alemania. Esta decisión fue tomada provisionalmente, en enero-marzo de 1941, en confe-

rencias mantenidas por los Estados Mayores de Estados Unidos y Gran Bretaña, y a ella dieron su conformidad el primer ministro británico Churchill y el presidente Roosevelt de Estados Unidos. Fue ratificada en la Conferencia Arcadia (diciembre de 1941, después del ataque a Pearl Harbor). En esta conferencia se acordó derrotar a Alemania y contener a Japón.

- El modelo de Unidad de Mando y Acción Conjunta/Combinada acordado en febrero-marzo de 1942 para las fuerzas aliadas desplegadas en el Pacífico. Este modelo estuvo en vigor durante toda la guerra.

El gobierno estadounidense asumió, de acuerdo con los otros gobiernos aliados, la responsabilidad estratégica para todo el Pacífico a excepción de la barrera malaya.

Este modelo sustituyó al establecido al comenzar las hostilidades, con excesiva rapidez y poca reflexión, entre las fuerzas estadounidenses, británicas y holandesas, que desapareció al conquistar el enemigo la barrera malaya y las Indias orientales holandesas.

Jefes del Estado Mayor Conjunto

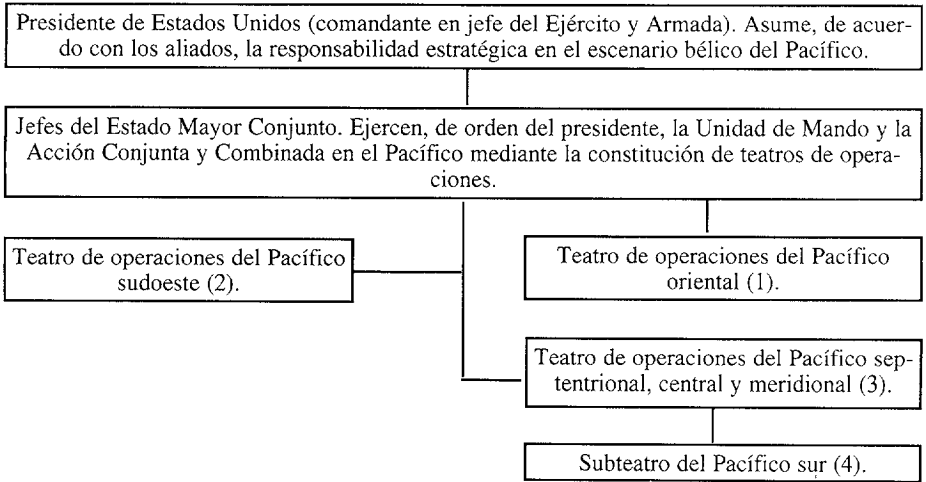
Estos jefes decidían la asignación de recursos estadounidenses al Pacífico y fueron el medio utilizado para disponer, en la práctica, de Unidad de Mando en dicho escenario bélico.

La composición de los jefes de Estado Mayor varió ligeramente al principio de la guerra y posteriormente se estabilizó en dos generales y dos almirantes:

- Almirante William D. Leahy como jefe del Estado Mayor del presidente de los Estados Unidos.
- General George C. Marshall como jefe del Estado Mayor del Ejército,
- Almirante Ernest J. King como comandante en jefe de la Flota de Estados Unidos y jefe de Operaciones Navales.
- General Henry H. Arnold como comandante general de la Fuerza Aérea del Ejército.

Aplicación de la doctrina de Unidad de Mando y Acción Conjunta

Los Jefes del Estado Mayor Conjunto aplicaron esta doctrina al escenario del Pacífico al comenzar la primavera de 1942, mediante el modelo siguiente:



- (1) Carece de interés para este trabajo.
- (2) Su comandante fue el general MacArthur.
- (3) Su comandante fue el almirante Nimitz.
- (4) Su comandante fue el vicealmirante Ghormley.

En la decisión para constituir esos teatros de operaciones y nombrar a sus comandantes se tuvo en cuenta la situación geográfica, la estratégica y los intereses del Ejército y de la Armada.

El teatro de operaciones del Pacífico oriental (sudeste) estuvo constituido por una franja marítima al oeste del canal de Panamá y de América del Sur, limitada por el meridiano de 110 grados de longitud oeste. Tuvo escasa importancia en las operaciones bélicas.

El teatro del Pacífico septentrional, central y meridional abarcaba gran parte del océano Pacífico (ver mapa 1) y fue asignado al almirante Nimitz, que era el comandante en jefe de la flota del Pacífico. Este teatro era tan grande y la protección de las líneas de comunicaciones de Estados Unidos con Australia y Nueva Zelanda tan



General Marshall.



Almirante Nimitz.



General MacArthur.

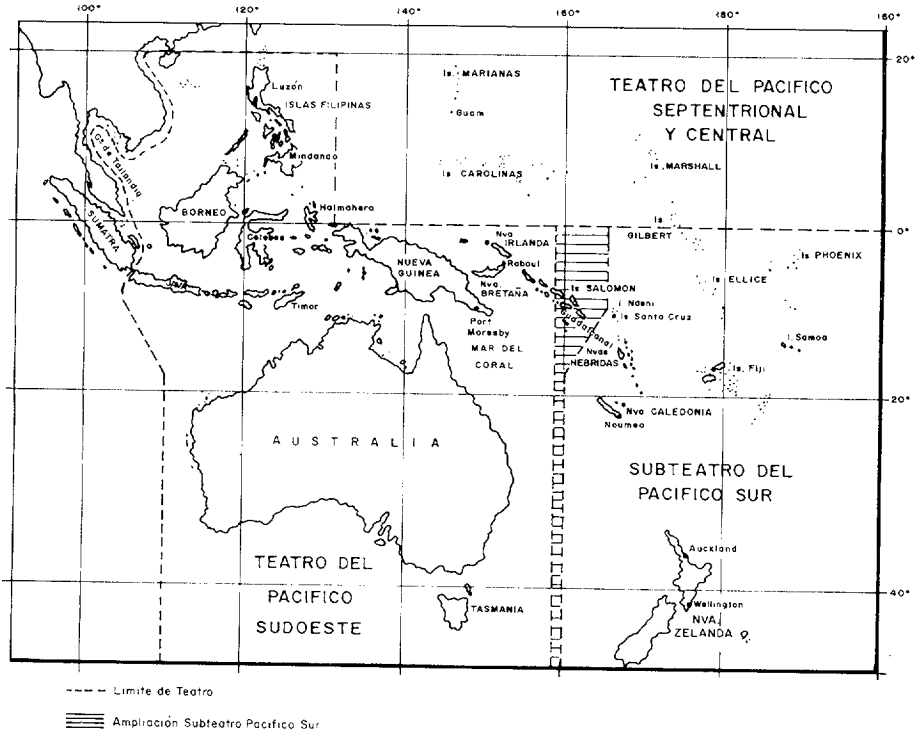
importante que se le ordenó que estableciera un subteatro subordinado, al que se denominó subteatro del Pacífico sur.

El teatro del Pacífico sudoeste abarcaba la parte del Pacífico occidental no asignada al almirante Nimitz, sino al general MacArthur, que era el comandante general de las Fuerzas del Ejército de Estados Unidos en Extremo Oriente.

El almirante Nimitz y el general MacArthur continuaron subordinados en sus nuevas funciones, respectivamente, al almirante King y al general Marshall, que eran sus oficiales ejecutivos a través de los cuales les eran remitidas las directivas e instrucciones de operaciones de los Jefes del Estado Mayor Conjunto. Estos dos comandantes de teatro asumieron el mando de las Fuerzas aliadas desplegadas en el suyo, así como las que posteriormente pudieran serlo, y en estas nuevas funciones quedaron asimismo subordinados al almirante King y al general Marshall.

Situación estratégica en el Pacífico a finales de la primavera de 1942

El plan ofensivo inicial japonés fue ejecutado con tanta rapidez y éxito que alcanzó casi todos los objetivos previstos antes de lo planeado y el Mando comenzó a fortificar un perímetro de defensa de sus recién adquiridos territorios.



Mapa núm. 1. La Directiva asignó la zona rayada del teatro del Pacífico sudoeste a la del Pacífico sur.

El ataque contra la Flota de los Estados Unidos en el Pacífico, surta en Pearl Harbor, hizo inviable la ejecución de los planes Orange, elaborados para una guerra contra Japón, o los Rainbow, en el caso de una guerra contra Japón aliado con Gran Bretaña (elaborados en 1939-1941).

Nuevo plan ofensivo japonés

El Mando japonés, habiendo alcanzado casi todos sus objetivos, tomó la decisión, en mayo-junio de 1942, de aumentar el número de objetivos territoriales que se habían establecido en su plan original; argumentaba la necesidad de disponer de más y mejores bases avanzadas de apoyo para reforzar su perímetro defensivo inicial y poder hacer abortar cualquier intento de reconquista aliada. Este nuevo plan preveía operaciones ofensivas en las islas Aleutianas, Midway, Nueva Guinea y las islas Salomón.

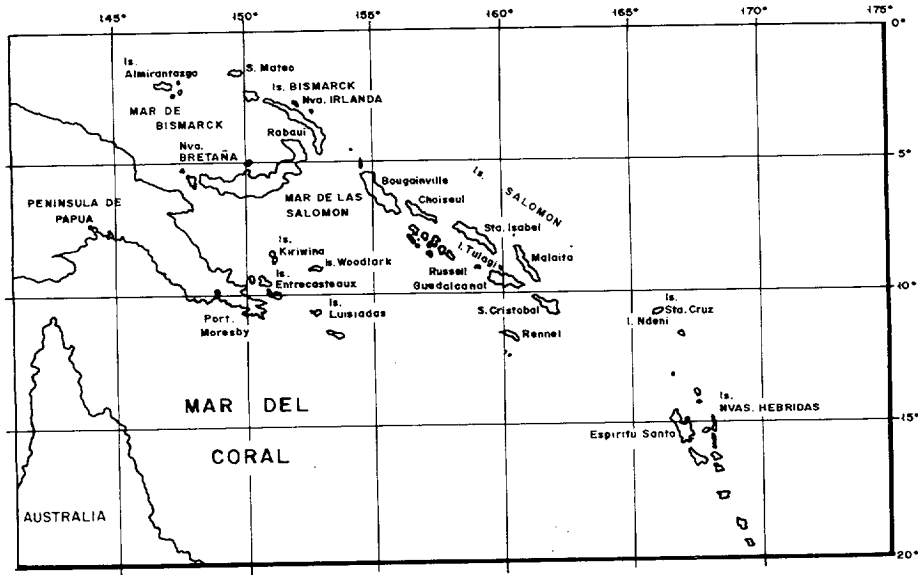
Las diferencias entre el Ejército, que quería continuar avanzando hacia el sur, y la Armada, que buscaba entablar una batalla naval decisiva para hundir

los portaaviones de la Flota estadounidense del Pacífico, se zanjaron dando satisfacción al Ejército con una operación de desembarco para ocupar Port Moresby en el mar del Coral, y a la Armada con otra en la isla de Midway con la que se esperaba entrar en combate y derrotar a la flota enemiga.

El objetivo estratégico de este nuevo plan era aislar a Australia de Estados Unidos y colocar a Nueva Zelanda en una situación muy comprometida. Ya anteriormente se habían alcanzado algunos objetivos para aislar a Australia. Uno de ellos era Rabaul (Nueva Bretaña), ocupado en enero de 1942, que estaban convirtiendo en la base avanzada principal de apoyo para la defensa de la parte sudeste del nuevo y ampliado imperio japonés.

La consolidación de Rabaul y el proceso de aislar a Australia y, en su caso, invadirla, determinó la ocupación del litoral del mar de las Salomón (ver mapas 1 y 2).

El islote de Tulagi, sito en las islas Salomón del sudeste, fue ocupado sin oposición el 3 de mayo de 1942.



Mapa núm. 2.

La Fuerza Anfibia japonesa, cuyo objetivo era desembarcar tropas en las cercanías de Port Moresby, se vio forzada a retirarse a causa de la batalla del mar del Coral (7 y 8 de mayo de 1942), en la que perdió un portaaviones ligero y sufrió graves averías en uno pesado. El poder aeronaval japonés comenzó a declinar.

El objetivo principal del almirante Yamamoto era hundir a los portaaviones rápidos enemigos en una batalla naval decisiva y aniquilar el poder aeronaval

estadounidense, lo que le permitiría obtener y explotar el dominio de la mar y espacio aéreo en el Pacífico. Planeó, en consecuencia, una operación anfibia contra la isla de Midway, estimando que la flota enemiga se opondría y se produciría el encuentro naval que deseaba, pero fue derrotado (el 4 y 5 de junio de 1942) al ejecutar tal operación, perdiendo cuatro portaaviones pesados y muchos aviones embarcados.

Proceso para decidir dónde sería y quién mandaría la ofensiva aliada

Los jefes del Estado Mayor Conjunto deseaban explotar las victorias del mar del Coral y de Midway y la mejor forma de hacerlo y de contener al mismo tiempo la ofensiva japonesa en las islas Salomón fue estudiada y analizada por los jefes del Estado Mayor Conjunto y por los comandantes de los teatros de operaciones del Pacífico, general MacArthur y almirante Nimitz.

Una ofensiva aliada en cualquier lugar del Pacífico requería en aquellas fechas improvisar los medios bélicos para ejecutarla, ya que la estrategia bélica aliada básica, hasta enero de 1943, era mantenerse a la defensiva en tal escenario.

La victoria del mar del Coral permitió al almirante King exponer a los demás jefes del Estado Mayor Conjunto sus ideas sobre la conveniencia de iniciar una acción ofensiva en el subteatro del Pacífico sur y convencerles para que se analizaran maneras de ponerla en práctica. La victoria de Midway determinó la aceleración del análisis.

Los jefes del Estado Mayor Conjunto tomaban sus decisiones estratégicas teniendo en cuenta y analizando lo siguiente:

- Los estudios realizados por sus subcomités de Washington.
- Las recomendaciones de los comandantes del teatro de operaciones de Pacífico sudoeste (general MacArthur) y del Pacífico septentrional, central y meridional (almirante Nimitz).

Estos estudios coincidieron en recomendar el inicio de una acción ofensiva en una región que abarcaba las islas Salomón, Nueva Guinea y Nueva Bretaña (ver mapas 1 y 2). Esta zona es muy grande y las carencias logísticas impedirían, por entonces, tanto una explotación rápida de cualquier éxito inicial como el ataque simultáneo a dos objetivos ampliamente separados.

La designación precisa del objetivo concreto que debiera alcanzar la primera ofensiva aliada en el Pacífico era muy importante, ya que su pertenencia a uno u otro teatro implicaría, en principio, la elección de quién debería mandar, Ejército o Armada, la Fuerza Operativa Conjunta para alcanzarlo.

La decisión de quién asumiría el mando planteó el mayor problema. Las directivas que habían establecido los teatros de operaciones y nombrado sus

comandantes habían dispuesto que tanto el subteatro del Pacífico sur como el del Pacífico sudoeste se prepararan para acciones ofensivas en un período de ocho a diez meses (octubre-diciembre 1941). Nadie podía prever las victorias del mar del Coral y Midway, que cambiaron radicalmente la percepción de la situación estratégica en el Pacífico y determinaron que el general Marshall y el almirante King propusieran al presidente Roosevelt, en junio de 1942, lanzar una ofensiva general en el Pacífico antes de lo previsto para explotar la nueva situación estratégica, propuesta que fue rechazada.

Ante la nueva situación estratégica planteada por la victoria del mar del Coral, el general MacArthur y el almirante Nimitz recomendaron (en mayo de 1942), que se les transfirieran tantas fuerzas como material ya asignado al otro teatro.

Diferencias entre los conceptos estratégicos del Ejército y Armada

Los proyectos de planes de operaciones del Ejército y de la Armada se basaban, para alcanzar el mismo objetivo principal (Rabaul) en la región islas Salomón-Nueva Bretaña-Nueva Guinea, en conceptos estratégicos muy diferentes. El primero propugnaba un ataque directo y frontal contra el objetivo principal, mientras que la Armada pretendía la reducción gradual de las posiciones defensivas periféricas que protegían al objetivo principal como acciones preliminares esenciales para proceder a su ataque directo y frontal.

El modo como quería utilizar los portaviones el Cuartel General del Pacífico sudoeste fue uno de los argumentos fundamentales en la pugna entre Ejército y Armada para la asignación del Mando de la primera ofensiva aliada en el Pacífico.

Los generales Marshall y MacArthur reconocían las posibilidades bélicas de los portaaviones y el hecho de que sus aviones acelerarían y darían más profundidad a los avances de las tropas aliadas que combatían en la península de Papúa, debilitando al poder aéreo enemigo, así como que los avances en el teatro del Pacífico sudoeste quedarían limitados sin la participación de la aviación naval, por el alcance operativo de los cazas basados en tierra, y que surgirían otros retrasos mientras se resolvieran los problemas logísticos planteados por el traslado de los aeródromos hacia vanguardia.

Desde el punto de vista naval, los proyectos de planes de operaciones del Cuartel General de Pacífico sudoeste exponían a los portaaviones a riesgos muy grandes. En efecto, recomendaban una serie de acciones rápidas desde la península de Papúa (Nueva Guinea) contra Rabaul (Nueva Bretaña). Las fuerzas navales, incluidos portaaviones, darían cobertura y apoyarían tales acciones; la misión que les asignaba la estrategia formulada por el Ejército las forzaría a penetrar en el mar de las Salomón, controlado por las bases enemigas del sistema periférico de defensa de Rabaul. La aviación naval japonesa basada en tierra, con pilotos muy adiestrados en tácticas de ataque a baja altura

contra unidades navales, estaba desplegada en muchas de esas bases y representaba una grave amenaza para los portaaviones.

El mar de las Salomón estaba plagado de peligros para la navegación, a menudo poco o mal identificados en las cartas náuticas de más de un siglo de antigüedad de que se disponía. Maniobrar en tales aguas sería extremadamente arriesgado, mientras que poder hacerlo con facilidad era vital para cualquier unidad naval atacada desde el aire.

Los almirantes King y Nimitz temieron arriesgar a los portaaviones en la ejecución de un plan de operaciones elaborado por un cuartel general que los consideraba fácilmente reemplazables si se perdían, y al que no le importaba demasiado que fueran hundidos o gravemente averiados con tal de alcanzar su objetivo.

La Armada tenía otras objeciones fundamentales al proyecto de plan de operaciones del general MacArthur, que no perdieron vigencia, aunque su proyecto de mayo de 1942 fuera modificado y evitara que los portaaviones fueran asignados al mando de un oficial general del Ejército que desconocía su capacidad bélica y manera de utilizarlos adecuadamente.

La línea de acción alternativa al empleo de portaaviones era, en el plan del general MacArthur, la construcción de bases de apoyo para aviones de caza basados en tierra en la península de Papúa y en las partes central y occidental de la isla de Nueva Bretaña.

El tiempo era un factor esencial, y el transferir fuerzas del teatro del almirante Nimitz al del general MacArthur, así como el tener que esperar a la construcción de un conjunto de bases aéreas de apoyo en tierra, se estimó que daría al enemigo la oportunidad de hacer abortar la primera acción ofensiva aliada en el Pacífico, al poder continuar avanzando desde las islas Salomón hacia Nueva Caledonia.

El plan del general MacArthur tenía algunas ventajas, que no compensaban sus desventajas. Éstas eran, principalmente:

- Una ofensiva en su teatro se desarrollaría probablemente desde bases de apoyo en tierra, más seguras y capaces de proporcionar mejor apoyo logístico del que podrían proporcionar, durante algún tiempo, las del subteatro del Pacífico sur;
- Atacaba directamente, al menos en teoría, la base de apoyo principal de las actividades bélicas enemigas en el Pacífico meridional;
- Argumentaba correctamente que sólo avanzando directamente contra Rabaul podrían interrumpirse inmediatamente los abastecimientos y refuerzos hacia esta fortaleza, que estaba siendo preparada como base avanzada principal de apoyo a las acciones ofensivas contra otros territorios aliados situados más al sur.

El general MacArthur argumentaba que:

- Su teatro era el único que disponía de los medios necesarios para elaborar y ejecutar planes ofensivos;
- Su aviación estratégica basada en tierra era más poderosa que la desplegada en el subteatro del Pacífico sur, ya que disponía de mayor número de aviones, menos saturados con la asignación de misiones defensivas.
- Recalcó, a pesar de lo anterior, que necesitaba se le asignaran tropas de Infantería de Marina y portaaviones, ya que con tales refuerzos tenía plena confianza en conquistar rápidamente Rabaul y eliminar automáticamente la amenaza que representaban las islas Salomón contra las comunicaciones entre Estados Unidos, Nueva Zelanda y Australia.

La Armada buscó un medio de alcanzar el objetivo principal común en condiciones más favorables que las que ofrecía el proyecto del plan de operaciones Nueva Guinea-Nueva Bretaña del general Mac Arthur.

El objetivo fundamental de su contrapropuesta era anular, de inmediato, la amenaza contra las comunicaciones entre Estados Unidos, Nueva Zelanda y Australia. Su efecto inmediato fue demorar, en términos de planeamiento y disponibilidad de medios, el avance del general MacArthur a través de Nueva Guinea contra la isla de Nueva Bretaña hasta que el poder aéreo enemigo desplegado en la región de Rabaul hubiera sido utilizado y desgastado en gran medida por una ofensiva procedente de otra dirección.

El objetivo escogido por la Armada para su ofensiva fue la isla de Ndeni del grupo de Santa Cruz y el islote de Tulagi (islas Salomón), situado a menos de 600 millas al sudeste de Rabaul, que había sido ocupado por el enemigo a principios de mayo de 1942 (ver mapa 2). Los japoneses, contrariamente a su habitual forma de proceder, no comenzaron la construcción de un aeródromo hasta julio de 1942 (el Henderson) en la parte norte de la isla de Guadalcanal, a unas 20 millas al sur de Tulagi (ver mapas 1 y 2).

El conocimiento de estos hechos y el saber que el enemigo no había terminado todavía ninguna base de apoyo en las Salomón centrales decidió a la Armada a proponer un desembarco en las Salomón del sudeste. Otros factores que influyeron en tal decisión fueron:

- La construcción de instalaciones de apoyo en Noumea (Nueva Caledonia) a unas 800 millas al sur de Tulagi, y en Espíritu Santo (Nuevas Hébridas) situada al sudeste de Tulagi, y 250 millas más cerca que Noumea. Se estimó que los portaaviones de cobertura y apoyo a una acción ofensiva contra Tulagi podrían navegar fuera del alcance del poder aéreo enemigo basado en tierra y ser apoyados por patrullas antisubmarinas y de reconocimiento aéreo desde Espíritu Santo.
- La gran extensión de aguas adecuadas para maniobrar los portaaviones que existían al sur y sudeste de Tulagi.

- El hecho de que el enemigo no había ocupado todas las islas de la región y particularmente las del grupo de Santa Cruz y Rennel, ni la de San Cristóbal, del grupo de las Salomón.
- La posibilidad de utilizar la isla de Ndeni, del grupo de Santa Cruz (situada a unas 325 millas al sudeste de Tulagi) como base operativa para la aviación naval basada en tierra. Esto permitiría dar a los portaaviones cobertura de patrullas aéreas de combate (CAP) procedentes de Ndeni.

Los objetivos de esta contrapropuesta de la Armada, excepto la isla de Ndeni, estaban en el teatro del Pacífico sudoeste del general MacArthur (ver mapa 1).

Tanto la unidad aérea táctica más potente como todas las fuerzas adiestradas y equipadas para operaciones anfibias estaban, en el verano de 1942, asignadas al subteatro del Pacífico sur. Consistían fundamentalmente en aviación naval, tanto embarcada como basada en tierra, y en tropas de Infantería de Marina (primera división).

Esta distribución proporcionaba al almirante King mejores argumentos que los que pudiera aducir el general Marshall para que la Armada obtuviera el mando de la primera acción ofensiva aliada en el Pacífico. Sugirió que la Armada podría iniciar operaciones anfibias incluso sin la cooperación de las fuerzas aéreas del Ejército asignadas al teatro del Pacífico sudoeste.

Las circunstancias hicieron que los argumentos navales fueran aceptados, básicamente, aunque algo modificados, por los jefes del Estado Mayor Conjunto, quienes todavía tenían que tomar la decisión de quién asumiría el mando en la ejecución del plan elaborado por la Armada. Su dilema era si el general MacArthur, reforzado con portaaviones y tropas de Infantería de Marina, asumiría la responsabilidad y autoridad para planear y ejecutar la primera ofensiva aliada en el Pacífico de acuerdo con el proyecto elaborado por la Armada, o lo asumiría un almirante con mayor conocimiento del empleo y vulnerabilidad de los portaaviones y posibilidades de la Infantería de Marina, avanzando desde el subteatro del Pacífico sur.

El general Marshall informó a MacArthur de la oposición naval a su plan, y éste argumentó que había sido mal interpretado. No pretendía atacar directamente Rabaul, ya que su poder aéreo basado en tierra era insuficiente para tal línea de acción; su intención era avanzar progresivamente contra las islas Salomón y la costa septentrional de Nueva Guinea a fin de establecer los aeródromos necesarios para atacar Rabaul y proporcionar cobertura aérea a las fuerzas navales. Para la ejecución de este nuevo plan solicitaba utilizar las fuerzas navales que había pedido para su plan original.

Las modificaciones introducidas por el general MacArthur al plan original resolvieron algunas de las diferencias importantes que existían entre las propuestas del Ejército y de la Armada.

El Ministerio de la Guerra informó al general Marshall que podría armonizar las discrepancias entre Ejército y Armada, excepto la cuestión del mando.

El 25 de junio de 1942, el almirante King promulgó una instrucción previa de operaciones para el almirante Nimitz, a fin de que se preparara para la conquista del objetivo Tulagi-Ndeni, mientras seguía el debate sobre quién asumiría el mando.

Durante la semana siguiente a la fecha de la instrucción, el general Marshall y el almirante King se reunieron para armonizar las últimas discrepancias y decidir quién mandaría la primera acción ofensiva aliada en el Pacífico. El general Marshall, sin embargo, estaba tan convencido de la importancia del teatro del Pacífico sudoeste que rehusó vaciar éste de tropas adiestradas, aunque aceptó ordenar a MacArthur que prestase apoyo naval y aéreo australiano al almirante Nimitz e insistió en que las tropas de ocupación de Tulagi-Ndeni fueran proporcionadas por el subteatro del Pacífico sur y no por el teatro del Pacífico sudoeste.

Directiva de Operaciones

La directiva, a la que el general Marshall dio su conformidad, preveía que después de la terminación de la fase Tulagi-Ndeni de la campaña islas Salomón-Nueva Guinea-Nueva Bretaña el general MacArthur asumiría el mando de la campaña.

La Directiva de los Jefes del Estado Mayor Conjunto fue promulgada el 2 de julio de 1942 e incluía este compromiso de transferencia de mando; también indicaba que Rabaul era el objetivo final de un conjunto de acciones ofensivas aliadas. Nombraba al islote de Tulagi y posiciones adyacentes, y al grupo de las islas de Santa Cruz como objetivos de la primera acción ofensiva del conjunto previsto. Establecía el primero de agosto de 1942 como fecha para el ataque.

Esta directiva modificó los límites del subteatro del Pacífico sudoeste, situándolos en 159° E (ver mapa 1), al objeto de que el almirante que asumía el mando (vicealmirante Ghormley, comandante del subteatro del Pacífico sur) tuviera plena libertad de acción con respecto al teatro del Pacífico sudoeste del general MacArthur. Esta modificación situó dentro del subteatro del Pacífico sur a la totalidad de las islas al SE de las Salomón y, en definitiva, dentro del teatro del almirante Nimitz.

Conclusiones

1. Los generales y almirantes estadounidenses no habían asimilado totalmente, al parecer, la doctrina de Unidad de Mando y Acción Conjunta,

- y trataron de imponer sus propios conceptos estratégicos en la elaboración de la estrategia que había de aplicarse en la primera acción ofensiva aliada en el Pacífico. Intentaron conseguir el máximo protagonismo para el componente de las Fuerzas Armadas al que pertenecían.
2. Las diferentes interpretaciones del Ejército y de la Armada en relación a la estrategia más eficaz en la primera acción ofensiva aliada en la región de Nueva Guinea-Nueva Bretaña-islas Salomón determinaron un compromiso entre el general Marshall y el almirante King para aplicar dos estrategias en la región. La primera, por la Armada, en la campaña de Guadalcanal, y la segunda, por el ejército, en la de Nueva Guinea-Nueva Bretaña.
 3. La Directiva de Operaciones del 2 de julio de 1942 indicaba como objetivo principal a Rabaul y se basaba fundamentalmente en el concepto estratégico de reducción gradual de sus posiciones defensivas periféricas antes de proceder a su ataque frontal.

Francisco OBRADOR SERRA



BIBLIOGRAFÍA

- Morison: *Coral Sea, Midway and Submarine Action. History of United States Naval Operations in World War II*. Boston, 1949.
- Morison: *Rising Sun in the Pacific*. Boston, 1948.
- John L. Zimmermann: *The Guadalcanal Campaign*, (vol. *Official history of the U. S. Marine Corps in World War II*). Washington, 1949.
- John Miller Jr.: *Guadalcanal, the first offensive* (vol. *U. S. Army in World War II*). Washington, 1949.
- Matloff and Snell: *Strategic Planning 1941-1942*.

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.

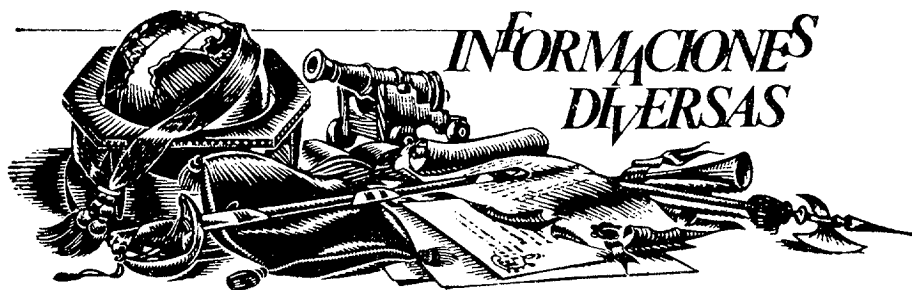
El título irá en mayúsculas; bajo él, a la derecha, el nombre y apellidos del autor y debajo su empleo, categoría o profesión y N.I.F. Los títulos de diferentes apartados irán en línea aparte, en minúsculas y subrayados con línea ondulada, lo que significa su impresión en negrita. Otros subtítulos subordinados 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.



INFORMACIONES DIVERSAS

INCORPORACIÓN DE LOS CARROS DE COMBATE M-60 A3 TTS AL TEAR

Introducción



L pasado mes de marzo, la Armada, a través del Tercio de Armada (TEAR) y de acuerdo con el programa TLE (*Teatry Limited Equipment*), recibió formalmente catorce carros de combate M-60 A3 TTS, de los dieciséis previstos, para sustituir a los dieciséis M-48 E que deberán ser destruidos en aplicación del Tratado FACE sobre Fuerzas Armadas Convencionales en Europa.

Esto permite, de una manera general, cubrir el período de transición que comenzó prácticamente con la casi total inoperatividad de los M-48, hace aproximadamente dos años y que durará hasta que se pueda contar con una generación más moderna que los M-60, como pueden ser los *Leopard 2*, lo que de producirse, no será antes de ocho años, ya que el proyecto para la fabricación conjunta hispano-alemana de *Leopard 2 A5* es a partir de 1998 y durante cinco años.

Esta reciente incorporación de los carros M-60 a la Infantería de Marina ha significado fundamentalmente la recuperación de la capacidad operativa, que para la realización de operaciones mecanizadas y antimecanizadas, le es totalmente indispensable a la Fuerza de Desembarco.

El hecho en sí y su oportunidad en cuanto al tiempo en que se ha producido, justifica un comentario, aunque sea breve, de cómo se ha desarrollado el Programa TLE, fundamentalmente en lo que al proceso de recepción de los carros se refiere.

Antecedentes

Antes de que España ratificase, el mes de marzo de 1992, el Tratado FACE, se aprobó, por iniciativa de los Estados Unidos, el Programa TLE para llevar a cabo todas las actividades del tratado.

Su objetivo era que aquellos países de la ONU con equipos militares más anticuados recibieran de sus aliados otros más modernos, sin sobrepasar el límite total de la Alianza, determinado por el tratado, destruyéndose el material sustituido.

España, junto con Portugal, Turquía, Grecia, Noruega y Dinamarca, se convierte en país receptor y, en lo que a carros de combate se refiere, acepta inicialmente ciento sesenta M-60 A1 y doscientos sesenta M-60 A3, todos de origen americano. (Más tarde, de acuerdo con el Plan Norte, se decidió la renuncia a ciento diez del modelo A1).

La existencia de carros en nuestras Fuerzas Armadas era de 854 y el techo máximo permitido por el tratado de 794, por lo que al aceptar la transferencia de 420 se deberían reducir 480. Estas cifras incluían los dieciséis A3 para la Infantería de Marina con objeto de sustituir, como se decía, a los antiguos M-48, que deberán ser destruidos.

El Programa TLE: su desarrollo

Este programa nace con el fin de llevar a cabo todas las actividades del tratado y, aunque no era preceptivo desde el punto de vista legal, fue aprobado en Consejo de Ministros debido a su importancia económica (unos 30.000 millones de pesetas a realizar entre 1993/97), su incidencia operativa y su vinculación con un tratado.

El programa comprende nueve subprogramas con un total de sesenta y dos elementos o actividades que van desde el transporte, la adquisición de repuestos, la modernización, etc., hasta llegar a la destrucción del material antiguo de acuerdo con los criterios generales para el proceso de reducción de los TLEs.

Las circunstancias en que iban a ser transferidos los TLEs, y en el caso concreto de los M-60 A3, con una antigüedad superior a los diez años, un estacionamiento prolongado de los vehículos a la intemperie y en general una baja exigencia del nivel de operatividad durante los últimos tiempos, obligaba a que estos carros sufrieran un *overhaul* a fin de garantizar un cierto nivel de operatividad.

A este *overhaul* o revisión de 4º escalón que realiza la empresa SBB Blindados, en sus instalaciones de Alcalá de Guadaíra (Sevilla), está previsto someter 106 carros del modelo A3.

Dentro de este programa y en una segunda fase, está prevista también la modernización de un mínimo de 50 carros para transformarlos en A3E1, y al resto de los A1 se les potenciará su capacidad operativa con su transformación en A3.

La Armada decidió, en su momento, formar parte junto con el Ejército de Tierra de este programa TLE, tanto para la recepción como para la reducción, así como en alguno de los subprogramas, como por ejemplo el de modernización.

El comienzo práctico del programa se produjo en el año 92, que fue cuando se recibieron los primeros cincuenta M-60 A1 y cuarenta y seis M-60 A3.

Proceso de recepción

El día 6 de octubre de 1993 se entregaron al TEAR dos CCM-60 A3 para la formación de dotaciones y su conocimiento a efectos técnicos y de mantenimiento antes de la recepción definitiva por parte de la Armada.

La comisión creada por la Armada para todo el desarrollo del programa, pudo inicialmente elegir los 16 carros para la Infantería de Marina, de los cuales 14 han sido también los primeros en ser sometidos a la revisión del 4º escallón en las instalaciones de SBB.

Esta comisión, con representantes del ARDIZ y del TEAR, participó en septiembre de 1994 en la realización de todas las pruebas que establece el Protocolo de Recepción (estáticas, de tiro, de vadeo, etc.). Los resultados fueron malos al no poderse aceptar más que dos carros y rechazarse el resto por diferentes «reparos». En la práctica, tampoco se aceptaron estos dos carros por considerar la Comisión de Recepción que era necesario revisarlos de nuevo.



Un momento de la revista pasada por el COMGEIN.

En el mes de febrero de este año se vuelven a pasar las pruebas a los 14 carros y sólo se rechaza uno por falta de potencia del motor. De todas las maneras, los carros aceptados quedaban pendientes, para su recepción definitiva, de realizárseles una serie de correcciones o «retoques» que, sin incidir en el normal funcionamiento de los principales sistemas, estaban también recogidos dentro del Protocolo del Programa.

El pasado mes de mayo se efectuó el traslado desde Sevilla al TEAR de los 13 carros aceptados, aprovechándose los viajes de vuelta para llevar los dos carros M-60 cedidos para adiestramiento de dotaciones y que deben pasar también la revisión del 4^º escalón. Asimismo se trasladaron los dieciséis CCM-48 al RCLAC «Sagunto» n^º 7 para su destrucción de acuerdo con el Proceso de Reducción del Programa.

De estos dieciséis M-48 se van a destruir trece y los tres restantes se utilizarán para exposición estática, museo y blanco, respectivamente. La destrucción será realizada, con «recuperación», durante este año, por la empresa adjudicataria GAMESA en una instalación del Ejército de Tierra.

Como consecuencia de esta recuperación de componentes, la Armada recibirá una «compensación» de repuestos, para lo cual, el pasado mes de abril, la comisión se trasladó a Sevilla para la «verificación funcional» previa a la extracción de repuestos.

En la actualidad, y una vez receptado también el carro rechazado, están incorporados catorce y sólo se está pendiente de recibir los dos que faltan por ser revisados, lo que sucederá previsiblemente antes de fin de año.

A partir de la fecha de entrega, los carros disponen de un año de garantía dentro del Programa TLE, por lo que se está procediendo a nivel de Unidad a una revisión de usuario de acuerdo con un protocolo interno establecido.

Consideraciones finales

Esta incorporación ha constituido para la Infantería de Marina no sólo un avance en sus aspectos técnicos y tácticos, sino que facilita el paso a una tecnología que, si no exactamente moderna, pertenece a una generación cuyas mejoras marcaron un hito diferencial importante, como son la estabilización, aunque sólo sea «primaria» (dirección y elevación), el sistema de puntería, la dirección de tiro y el equipo de visión por cámara térmica.

Si a esto se une el buen estado de los carros, como se pudo comprobar durante los ejercicios de tiro realizados en el Polígono del Campamento «Álvarez de Sotomayor», se puede afirmar que se ha dado el mejor paso intermedio posible para cubrir las necesidades del TEAR en cuanto al apoyo que el Grupo Mecanizado Anfibio debe de prestar a las diferentes organizaciones operativas que se establezcan.

Es importante destacar también que el proceso de desarrollo del programa TLE se está realizando a satisfacción de la Armada por las facilidades encon-



Desfile de los CCM-60.

tradas, tanto en los representantes del programa como en los responsables de la revisión realizada a los vehículos.

En definitiva y por terminar con una sola frase, se considera que esta incorporación ha significado para la Infantería de Marina «una buena transición a corto plazo».

El día 25 de abril de este año se celebró en el acuartelamiento del TEAR un acto militar con motivo de la recepción de los CCM-60 A3 TTS.

Al acto, que fue presidido por el comandante general de la Infantería de Marina, asistieron el almirante jefe de la Base Naval de Rota, el almirante comandante jefe del Grupo Delta y el almirante jefe del Arsenal de La Carraca.

Asimismo se contó con la presencia del presidente de la Empresa Nacional «Santa Bárbara» y del director general de SBB Blindados, S. A.

Durante el acto se dio lectura a las órdenes de incorporación de los CCM-60 y de reducción de los CCM-48 (Programa TLE), así como a una breve reseña histórica de las vicisitudes de estos últimos.

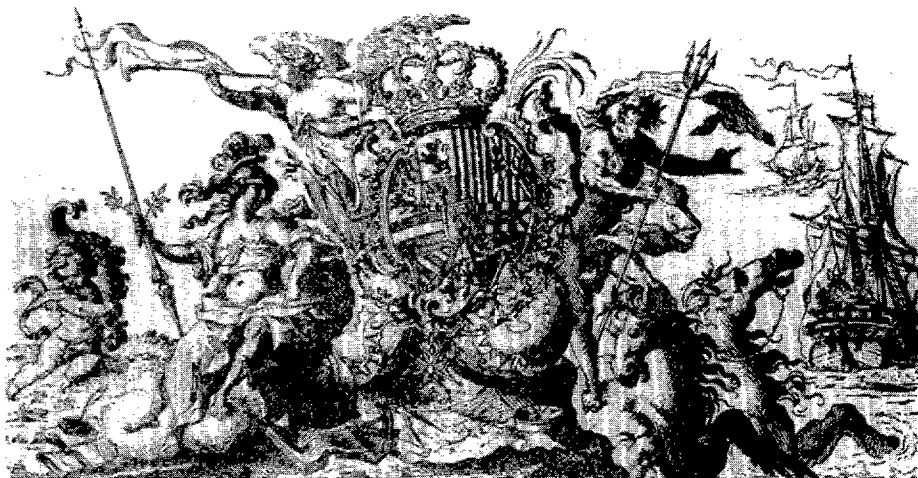
Con una alocución del general jefe del TEAR, a la que siguió el himno de Infantería de Marina y el desfile de la fuerza participante, se dio por finalizado el acto.

Eduardo FERNÁNDEZ MALDONADO





Transporte de ataque «Aragón». Autor: Pepe Díaz (cortesía RED).



HISTORIAS DE LA MAR

DEL CANTÁBRICO AL MEDITERRÁNEO, VÍA FRANCIA

(Una de las últimas cartas enviadas por un miembro de la dotación del submarino C-5 a su esposa, en Cartagena.)



AY ocasiones (pocas) en que la casualidad juega a nuestro favor, y de una simple conversación entre amigos, por alguna frase suelta o un comentario sin más importancia, damos, sin querer, en el centro de la diana.

Creo que la historia que a continuación les relato ha de interesar a todos los lectores de esta REVISTA, Y disfrutarán con ella de la misma forma que yo lo pasé en grande buscando datos, personajes, fechas, etc., sin darle importancia al tiempo. La satisfacción que el resultado de la investigación me reportó superó con creces todas las dificultades que encontré. Esto no hubiera sido posible sin la inestimable y desinteresada ayuda y colaboración de don Diego Quevedo Carmona (de Cartagena), don Manuel Vázquez Enciso y don José I. González-Aller (de Madrid). A ellos, mi agradecimiento.

A primeros de febrero de 1994 atracó en Barcelona, por primera vez, el buque auxiliar *Alerta* (A-111), que hacía muy poco tiempo había sido dado de alta en la Lista Oficial de Buques de la Armada.

Varios amigos del CEAN (Centro de Estudios Aéreos y Navales) fuimos al punto de atraque para saludar a un amigo común: don Diego Quevedo, suboficial de la Armada, que formaba parte de la dotación.

Como es lógico, nos constituimos en sus anfitriones en Barcelona y pasamos la jornada con él charlando de un tema que a todos interesaba: la Armada.

Se tocaron varios puntos (como es lógico, dentro de los límites que la discreción exige), y entre ellos se habló de la «especialidad» de cada uno.

En mi caso hablé de la Historia Postal, centrada en la Armada. Por esas fechas yo estaba recopilando información en forma de fotografías, diapositivas y fotocopias de sobres circulados durante la guerra civil para enviar a un oficial de la Armada, excelente amigo, el cual está catalogando los sellos y marcas de los buques de la Marina de Guerra. Casualmente, llevaba una decena de reproducciones de uno y otro bando: crucero *Baleares*, cañonero *Cánovas del Castillo*, vapor (crucero auxiliar) *Marqués de Comillas*, destructor *Gravina*, crucero auxiliar *Ciudad de Palma*, guardacostas *Alcaudón* y *Galerna*, crucero *Navarra*... La mayor parte con sellos de «censura», de «franquicia», franqueos y matasellos de Cartagena, Cádiz, Palma de Mallorca, etc.

Es evidente que todos ellos son «pequeñas piezas de museo», si tenemos en cuenta las circunstancias en que fueron enviados, y algo que es muy importante: el buque ya no existe, pero ese trozo de papel, marcado y sellado a bordo, estuvo «a bordo», y tal vez fue el último contacto de un marino español con su esposa, novia, familia...

Mientras explicaba a mis amigos algunas peculiaridades de los sobres, Quevedo me dice: «... como sabes, aparte de mi colección de cintas de lepanto y de metopas, tengo libros, revistas, fotos, insignias, etc., relacionadas con submarinos. Entre ellos hay un sobre en el que la abuela de mi esposa guardaba fotografías, y que le fue enviado por su marido durante la guerra civil. El «abuelo» era tripulante del submarino *C-5*, y se hundió con el buque —como sabes— entre finales de diciembre de 1936 y los primeros días de enero del 37. Seguro, si mal no recuerdo, que no lleva sellos de Correos, pero sí un sello en color violeta, que dice «Submarino *C-5*». Te haré algunas fotos y te lo envío. Ya me dirás qué te parece, y si crees que puede ser de interés para tu amigo el oficial le envías una copia».

Un mes después, el 8 de marzo, recibo una carta con varias fotos de la citada pieza postal. No niego que me quedé gratamente sorprendido. El mismo (reproducido en estas páginas) está dirigido a la «Sra. Huertas Ferrer», en Cartagena y, efectivamente, lleva un sello ovalado (o de «armas») que dice: «Submarino *C-5* - Comité», y en el centro un ancla con corona mural (alegoría republicana). No lleva ningún sello de Correos, como más adelante explicaré, pero sí un sello de fechas (o matasellos) de forma octogonal del ambulante de Correos de Port-Bou a Barcelona, certificado núm. 7, y la fecha 2 de noviembre de 1936. Al dorso se estampó un fechador de Cartagena, con fecha 8 de noviembre de 1936, demostrativo de que, efectivamente, había circulado por el Servicio Postal de la República española.

Sin embargo, hubo algo que me llamó la atención desde un principio, por conocer la desafortunada historia del submarino C-5: si éste, casi desde el inicio de la guerra, fue enviado al Cantábrico, y siempre estuvo basado en Portugalete (Bilbao), siendo su zona de patrulla habitual hacia el oeste (Cantabria y Asturias), y en raras ocasiones a levante de Bilbao, ¿por qué llevaba el sobre un fechador de Correos de Port-Bou a Barcelona? ¿Cómo pudo llegar esta carta (y supongo que otras) del Cantábrico al Mediterráneo si prácticamente la mitad de la cornisa pirenaica estaba cortada por los nacionales? Si observamos un mapa de la situación de los frentes al finalizar 1936, había una extensa «zona nacional» entre San Sebastián y Huesca. Estaba claro que no había ningún tipo de comunicación entre la zona republicana del Norte y la del Centro, Sur y Este de la Península.

Sólo hay dos posibles respuestas al medio empleado por el «fogonero preferente» (equivaldría hoy a suboficial mecánico de la Armada) don Juan Antonio Asensio Parra, tripulante del submarino C-5 y remitente del sobre, para comunicarse con su esposa. Quizá, incluso, fue el último contacto que tuvieron, ya que cincuenta y ocho días después el buque desapareció para siempre, y con él los 40 hombres de la dotación:

1. Que el submarino C-5, por la causa que fuera, hubiera estado a primeros de noviembre de 1936 en la bahía de Port-Bou, y que los tripulantes fueran a tierra y enviaran cartas a la familia, siendo depositadas en el vagón postal, donde pondrían los sellos de fechas y se les daría curso, aprovechando que el tren saldría pronto hacia Barcelona, y así ganarían tiempo.

Sin embargo, esa posibilidad queda descartada porque:

a) Según se reseña en la obra «Los Submarinos Republicanos en la Guerra Civil Española» (de don José I. González-Aller y don Gonzalo Rodríguez Martín-Granizo) habían quedado en el Cantábrico «los destructores *José Luis Díez, Císcar*, así como los submarinos C-2 y C-5 con el torpedero *Núm. 3 ...*», y que «el 24 de noviembre de 1936 se propone el relevo del C-2 por problemas de baterías...». No se dice nada del C-5. Además, «ambos buques (submarinos) navegan entre Bilbao, Gijón y Santander...». No se reseña que fueran enviados al Mediterráneo y, por tanto, que el C-5 pudiera haber estado a primeros de noviembre en Port-Bou.

También don Manuel Vázquez Enciso, investigador y experto en el tema naval y guerra civil, me indica en reciente carta:

«... sigue el C-5 en Cartagena, hasta que el 1 de agosto (1936), ya listo, el jefe de Operaciones de la Flota Republicana, teniente de navío Prado Mendizábal, pide su incorporación a la flotilla del Estrecho. Al mando del capitán de corbeta Remigio Verdía Jolí (que era el subdirector de la Escuela de Submarinos), sale de Málaga el día 22. Desde allí,

al decidirse enviar fuerzas navales al Norte, parte el día 25 con los (submarinos) *C-3* y *C-4* hacia Bilbao, a donde llegan el 29 (agosto del 36), quedando basado en Portugalete. Un mes más tarde, o sea el 29 de septiembre de 1936, entrega el mando del *C-5* al capitán de corbeta don José Lara y Dorda. No fueron los únicos submarinos enviados al Cantábrico. También viajaron hacia el Norte los *C-2*, *C-6* y *B-6* (este último hundido por buques nacionales antes de su llegada). Las condiciones logísticas para la permanencia de los submarinos en el Norte no debían ser muy buenas. En los primeros días de octubre regresan al Mediterráneo los *C-3*, *C-4* y *C-6*, al mando del capitán de corbeta Verdía, nombrado jefe de la Flotilla de Submarinos.

De momento, quedan en el Cantábrico los *C-2* y *C-5* (luego regresarían de nuevo los *C-4* y *C-6*), al margen del trasiego de submarinos entre el Mediterráneo y el Cantábrico: el *C-5* no se mueve del Norte. Bien es verdad que allí permanece poco tiempo; sólo cuatro meses desde su llegada el 29 de agosto hasta el 30 de diciembre, en que desaparece en la mar con pérdida de toda su dotación, incluido el comandante...»

b) No era lógico que, caso de haber estado en el Mediterráneo, los tripulantes escribieran «a casa», pues de una forma u otra, las ausencias de la base de Cartagena no serían de mucho tiempo, y con todo y eso era más que seguro (repito, caso de haber «bajado» al Mediterráneo) que, en un momento dado, tocaran en la base para aprovisionarse de víveres, combustible, reparar averías, etc. No era necesario, por tanto, «escribir» a la familia.

c) Si observamos el sobre, lleva «sello de fechas» o «matasellos» de un ambulante postal (o sea, una oficina de Correos, que «viaja» de un punto a otro), en este caso, desde Port-Bou a Barcelona. Si la persona que va a tierra desde el submarino tiene que depositar la (o las) cartas, la hubiera dejado en la oficina de Correos, que está «antes» de la estación. Desde allí hubieran sido encaminadas a destino dentro de una saca de Correos, pero el matasello sería el normal de dicha oficina, o sea, redondo o rectangular, nunca octogonal. Una explicación lógica sería la «prisa» en llegar antes, y por ello se aprovecha la salida del tren hacia Barcelona.

Lamentablemente, sólo se conserva el sobre. La carta fue destruida al término de la guerra civil por las circunstancias de aquellos años. Lástima, pues posiblemente su lectura nos habría aclarado algo de los apartados anteriores: puerto, fecha o cualquier dato o comentario de interés.

Sin embargo, la destinataria recuerda vagamente una de las frases que su esposo escribió: «... que no se fiaban del comandante, pues sospechaban que se quería pasar al enemigo».

2. Descartada la presencia física del *C-5* en Port-Bou, quedan estas posibilidades de su entrega en la estación:

a) Entrega de las cartas a algún mercante amigo que navegase del Cantábrico al Mediterráneo, recalando en Pon-Bou, donde entregaría las cartas. No lo creo probable, ya que hay puertos más importantes subiendo por el levante español.

b) Ese mismo buque (o incluso un pesquero) lleva las cartas a un puerto francés en el golfo de Vizcaya, y desde allí viajan por el sur de Francia hasta los Pirineos orientales (Cerbère) y pasan la frontera. Es posible.

c) Hace escala el C-5 en territorio francés, y se entrega el correo a algún enlace republicano, que se ocupa de pasarlas por Francia hasta Cerbére. Es posible.

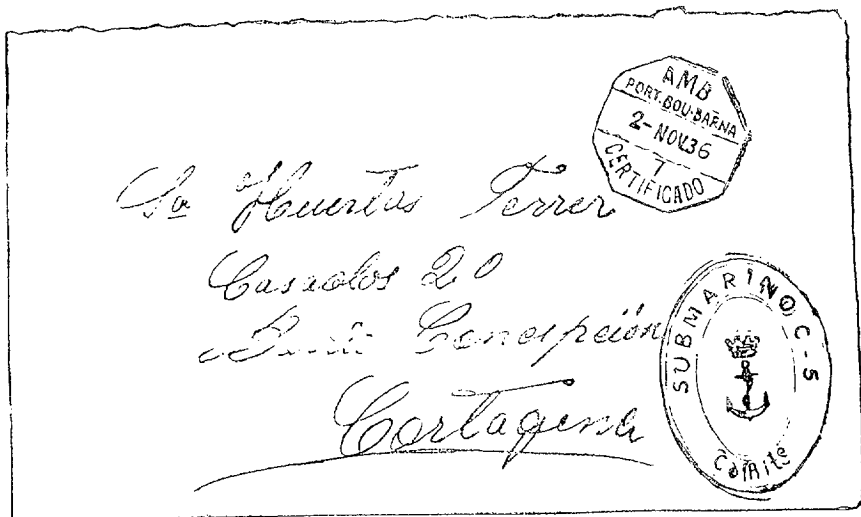
d) Lleva las cartas algún miembro del Partido Comunista Francés, Socorro Rojo Internacional, o incluso alguien que usa «el pasadizo francés» para viajar del Cantábrico al Mediterráneo. También es factible. E incluso este último portador pudo depositar las cartas en el buzón del tren antes de subir a él, para que siguieran hacia Barcelona, en el caso de que el viajero se quedara en Gerona, por ejemplo.

e) Como muy bien apunta Vázquez Enciso, pudo ir por vía aérea desde Bilbao o Santander hasta Bayona. Desde allí seguirían la misma ruta hacia Cerbére. Varios testimonios confirman que se usaba un avión de Bilbao a Bayona (Compañía «Air Pyrenées»), con aportación francesa y del gobierno vasco. Incluso se cita el nombre del piloto, el francés Lebaud.

Desde el principio creí como más acertada la «vía francesa». Así lo comuniqué a los estudiosos antes citados, dándome la razón: las cartas de los combatientes republicanos destacados en el Cantábrico, como es el caso del tripulante del C-5, pasaron los Pirineos, del Cantábrico al Mediterráneo, a través de Francia. Pudo haber sido mediante cualquiera de estos sistemas, aunque de antemano me inclino por el punto «e».

Queda por aclarar otro detalle, que seguramente habrá sido observado por el lector: el sobre no lleva ningún sello de Correos republicano. Tampoco lleva sellos franceses ni ninguna marca o matasellos del vecino país. Lleva, y esto es muy importante, un sello ovalado, en color violeta, que indica: «Submarino C-5-Comité», que evidentemente hace de «franquicia postal». La respuesta es la siguiente: al inicio de la guerra, al menos en zona republicana, los combatientes no tenían sueldo. Por ello, entre otras ventajas, disfrutaban de franquicia postal. Bastaba el sello del regimiento, acuartelamiento, centro de instrucción, correo de campaña, buque, aeródromo, etc., para que la carta o tarjeta postal circulara sin sellos postales (es evidente que de lo que no se libraba nadie era de la censura postal, aunque eso era común a las dos zonas en conflicto. En cualquier país en guerra es lo primero que se pone en práctica, por razones obvias).

De nuevo me remito a Vázquez Enciso: «... sobre el franqueo del correo, es sabido que el decreto del 7 de agosto de 1936 («Gaceta» del día 8) establece la



Sobre del submarino C-5.

«gratuidad» de la correspondencia para los miembros de las fuerzas combatientes o milicianas, que justifican esta condición con el sello de la unidad militar o buque de que dependen. Gratuidad sólo aplicables al correo interior, no al exterior (o sea, cursado a cualquier país extranjero). No obstante, por la circular del 1 de diciembre de 1936 se amplía al correo para el extranjero, con la única condición de ser cursados los envíos por las Estafetas de Cambio de Valencia o Barcelona. El 7 de mayo de 1937 otro decreto anula la gratuidad concedida, al considerar que se ocasiona grave quebranto a la Hacienda Pública, cuando ya los combatientes disfrutaban de emolumentos suficientes para la adquisición de sellos de franqueo».

El remitente de la carta en el Cantábrico y, por tanto, en España, «...goza de franquicia postal para escribir dentro de España...», lo que se comprueba por las fechas de las disposiciones que se citan. En noviembre de 1936, mes de llegada de la carta a Port-Bou, aún no ha sido ampliada la franquicia para el extranjero, por lo que al llegar la carta a Francia—por vía aérea, como más probable, y en saca no postal—el transporte correría a cargo de los servicios republicanos españoles.» O como antes apuntamos, pasada por alguien por el puesto fronterizo entre Cerbére y Port-Bou, y depositada o entregada a los funcionarios de Correos en el vagón postal, que estampan el sello de fechas y le dan curso hacia Cartagena, vía Barcelona y Valencia.

Como podemos observar, lleva el sello ovalado de «Comité» del submarino. O sea, un sello de «armas» y, por tanto, «oficial». Es evidente que el responsable político había leído el texto y encontrado conforme. Es muy probable

que el comandante u otros oficiales ni se enteraran: aquél lo era sólo en apariencia. El «Comité» decide, y el comandante es sólo un técnico que ha de seguir en todo lo que aquél determine.

Por lo que se sabe de la desaparición del buque y la sospecha de la dotación de que el comandante del C-5, capitán de corbeta don José Lara y Dorda, no estaba a favor de la República, es opinión generalizada que pudo haber un enfrentamiento entre éste (¿ayudado por alguien más?) y la dotación, al intentar pasarse con el submarino a «zona nacional». Al no poder conseguirlo, decidiría sacrificarse y hundirse con el submarino y toda la dotación. El tremendo drama que se desarrolló a bordo entre el 30 y 31 de diciembre de 1936, en que se da por perdido el buque en las proximidades de Ribadesella, nunca se sabrá. Sobre lo que antecede, cito textualmente lo que se reseña en las páginas 63 y 64 de la obra «Submarinos Republicanos en la Guerra Civil Española»:

«... pérdida del C-54...»: Mal comienza el año para los submarinos de la República. A las tres unidades perdidas en los tres últimos meses de 1936 hay que añadir otra, también muy sensible. El día 1 de enero de 1937, el jefe de las Fuerzas Navales del Cantábrico comunica al del Estado Mayor Central el siguiente radiograma:

«C-5 salió el 30 de diciembre para efectuar crucero, debiendo regresar ayer, careciendo de noticias suyas. Hice varias llamadas por radio sin contestación. Ayer por la mañana ordené reconocimiento costa por aviación naval sin localizar submarino, pero viendo muchas manchas de aceite a diez millas al norte de Ribadesella. He dispuesto exploración en zona por pesqueros y *José Luis Díez...*»

En efecto, el submarino C-5 se había hundido por causas desconocidas. En un papel suelto y manuscrito, que se conserva en el Archivo de Cartagena, se informa lo siguiente acerca de su última salida a la mar:

«407.—Submarino C-5. La orden de operaciones era: convoyar un barco que entraba o salía de Bilbao, con orden de que si el *Conisuberg* (sic) se le interponía le hiciese fuego. Fecha de salida. Bilbao, 30-12-36. Informa, agente (ilegible).»

Evidentemente, se trataba del crucero ligero alemán *Königsberg*, que patrullaba por el Cantábrico.

Si bien no se conocerán nunca las causas de su hundimiento, lo cierto es que en el expediente de rehabilitación de su comandante, el capitán de corbeta José Lara y Dorda, que se encuentra en el Servicio Histórico del Estado Mayor de la Armada, consta que este jefe había previsto un plan para apoderarse del buque y llevarlo a zona nacional. En una entrevista con el contralmirante

López Barril, a fines de diciembre, le hizo la siguiente confidencia: «Si me fallan los medios de que dispongo para apoderarme del buque, lo hundiré y moriremos todos. Confío en que Dios me perdone». Con tan firme determinación salió a la mar con toda la dotación, compuesta de cuarenta hombres. El capitán de corbeta Lara consta, a todos los efectos, como muerto en campaña por la causa nacional.

Hasta aquí la reseña de la citada obra.

Creo que sobran los comentarios. Sólo recordar con respeto a toda la dotación del submarino C-5. Su muerte, encerrados en él, debió ser horrible. Reposen en paz en el buque que les sirve de féretro, allá donde se encuentren, en el fondo del frío Cantábrico. Sean para ellos, como homenaje, las conocidas estrofas de la canción de los submarinistas alemanes: «... en la tumba del marino no crecen las flores».

Como complemento, en otra obra sobre la guerra civil en el norte, se señala que antes de zarpar envió varias cartas a su familia. ¿Cierto? También se reseña que durante los tres meses que estuvo al mando del capitán de corbeta Lara sólo llevó a cabo 14 misiones, sin ningún resultado positivo. Sin embargo, poco después de llegar al norte al mando del capitán de corbeta Verdía, y «... en la noche del 31 de agosto al 1 de septiembre lanza un torpedo que alcanza al acorazado *España*, que se encontraba en las proximidades de cabo Mayor. Sin embargo, el torpedo no hace explosión». (Pág. 95 de «Submarinos Republicanos en la Guerra Civil Española».)

Sigamos «analizando» el sobre. Como se puede apreciar, lleva un sello de fechas (también se puede llamar «matasellos» o «cuño postal»), de forma octogonal, cuya descripción es: «AMB. PORT. BOU - BARNA (fecha): 2 - NOV. 36 - 7 - CERTIFICADO». Las abreviaturas «AMB» y «BARNA» quieren decir «AMBULANTE» y «BARCELONA», respectivamente. La forma octogonal (y no redonda o rectangular, como estamos acostumbrados a ver en los matasellos de Correos) es característica de los cuños usados en los vagones postales «ambulantes» de Correos, así como los exagonales son usados en el correo aéreo.

De la misma forma que cualquier matasellos indica invariablemente su origen (o sea, el pueblo, ciudad o estafeta y fecha) donde se utiliza, los «matasellos ambulantes» también señalan los puntos geográficos, líneas o trayectos que unen y por los que «deambulan» o viajan, sea en vagón postal (tren), vehículo postal, por carretera o barco.

En el caso que nos ocupa, el fechador indica que era el número 7, de Correo Certificado, de la oficina «viajera» o ambulante de Port-Bou a Barcelona. Había distintos fechadores, generalmente «dobles», en cada línea, o sea, numerados a partir del «1» con un cuño «normal», y otro con la indicación de «Certificado». Si un juego indicaba «Port-Bou - Barcelona», otro era al contrario, «Barcelona - Port-Bou».

Hasta no hace mucho han estado en funcionamiento estos fechadores, siendo realmente interesantes y motivo de estudio, catalogación y colección por expertos investigadores de Historia Postal.

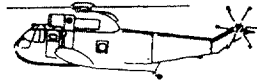
También conviene destacar que el 31 de diciembre de 1993 dejaron de tener validez postal las «Franquicias de Correos» que se usaban sólo en correspondencia oficial. En el sobre que hemos descrito la «Franquicia» era el sello ovalado del «Comité».

Y ésta es la historia que he sacado de la observación de un simple sobre enviado durante la guerra civil. Se demuestra, una vez más, que la Filatelia es una «ciencia auxiliar de la Historia». Sólo es cuestión de tomarse interés por un tema, y analizar e investigar todas y cada una de las posibilidades que cualquier documento postal nos pueda aportar.

Por supuesto, y como nadie está en posesión de la verdad y no soy infalible, desde estas páginas invito a cualquiera que pueda aportar más datos, o corregir lo que antecede, a que lo haga. No me voy a molestar. Al contrario, ya que lo importante es clarificar cualquier posible error.

Confío que el contenido de este trabajo haya despertado la curiosidad del lector.

Manuel GARCÍA GARCÍA





Vela latina. Autor: José M.º Espinosa Gallardo.



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.

24.221.—Hace cien años

Abre este cuaderno de octubre de 1895 un artículo titulado *Los grandes Estados Mayores*, por don Manuel Montero Rapallo; estudia aquí su necesidad, misión durante la paz y durante la guerra, «la preparación de las fuerzas propias», movilización de éstas y otros temas. Sigue *El «Magnificent»*; es su autor don Gerardo Sobrini, alférez de navío; se refiere al acorazado de este nombre, «primero de los nueve acorazados acordados construir en el programa Spencer...»; da sus características. Se continúa con *Electrodinámica elemental*, es continuación del número anterior; son 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. *Observaciones de precisión con el sextante*, por el conde de Cañete del Pinar, capitán de fragata retirado, es continuación del anterior número; se refiere entre otras cosas a las «medidas de precisión de las observaciones». *Vocabulario de las pólvoras y explosivos modernos* es continuación; viene aquí «cohetes», continuará.

Necrologías, la del brigadier de Infantería de Marina don Manuel Manrique de Lara y Pazos, y la del capitán de fragata don Pedro Riudavets y Monjó.

Noticias Varias, entre otras: *21 de Octubre*, conmemorando el nonagésimo aniversario del «memorable combate de Trafalgar». *Funerales*, celebrados el día 27 de septiembre, en la iglesia del Buen Suceso (Madrid), por el eterno descanso de las víctimas del naufragio del crucero *Sánchez Barcáiztegui*.

Bibliografía, con la reseña de varios libros y periódicos españoles y extranjeros. *Errata del cuaderno anterior*. *Apéndice*, con disposiciones relativas al personal de los distintos cuerpos de la Armada hasta el día 21 de septiembre de 1895. Varios cuadros y mapas acompañan al cuaderno.

J. F. G.

24.212.—Buceadores



En 1435 un caballero de la corte de Juan II de Castilla que presenció un combate naval entre los venecianos y la escuadra del duque de Milán, informaba:

«...E los venecianos traian un onbre que se zambulle so el agua e iba a los navios de los enemigos e con una barrena los foradaba, así que de los lombardos se anegaron tres galeones...»

Sin embargo, tan arriesgada acción del buceador —cuyo nombre, por desgracia, no consta— no fue suficiente para dar la victoria a los venecianos, que perdieron la batalla.

G. Y.

24.213.—Biografía breve



Traemos aquí la del teniente general de la Armada don Gabriel de Ciscar; nacido en Oliva (Valencia) el 17 de marzo de 1759, sentó plaza de guardia marina en la compañía de Cartagena en 24 de octubre de 1777; concluidos los estudios elementales de la carrera con gran aprovechamiento, embarcó en el navío *San Juan Bautista*, con el

que cruzó sobre las costas de Argel, apresando a dos barcos enemigos. En 8 de agosto del citado año, ascendió a alférez de fragata, siendo nombrado ayudante de la Compañía de Guardias Marinas de Cartagena, hasta el año 1779 en que embarcó de nuevo en el ya dicho navío y, de éste, al *San Genaro*, destinado a impedir la entrada de barcos enemigos en Gibraltar, ya declarada la guerra contra la Gran Bretaña. En abril de 1780 salió con este navío para América septentrional a incorporarse a la escuadra del mando de don José Solano Bote, marqués del Socorro, participando en varias acciones de vigilancia y protección, así como cooperando a la rendición de Pensacola. De regreso a La Habana transbordó al navío *San Ramón*, pasando a Guarico y después de un crucero de dos meses, al regresar a La Habana, desembarcó, quedando a las órdenes del capitán de fragata don Luis Mesía, como ayudante de ingenieros. Embarcó más tarde en la fragata *Matilde*, en la cual, dada su gran afición a la Astronomía «determinó la situación de varios puntos de aquel placer por distancias lunares», en la isla de la Tortuga.

Ascendió a alférez de navío (21-XII-1782) y regresó a La Habana transbordando al navío *San Nicolás*, de la escuadra del marqués del Socorro, con la que pasó a Cádiz y de aquí a Cartagena, donde desembarcó para comenzar

el curso de «estudios mayores» a cargo del director Ceruti, en septiembre de 1783; en octubre se encargó, como profesor, de la clase de Navegación. En 13 de noviembre de 1784 ascendió a teniente de fragata, siendo nombrado ayudante propietario de la Compañía de Guardias Marinas de Cartagena (7-VII-1785). En 26 de abril de 1788 fue nombrado director de la Academia de Guardias Marinas de Cartagena, ascendiendo, con esta fecha a teniente de navío. Pasó después a Madrid con el fin de dirigir la impresión del «Examen marítimo adicionado». En 19 de septiembre de 1789 ascendió a capitán de fragata, y la efectividad de este empleo el 17 de enero de 1792. A principios de 1796, embarcado en la fragata *Soledad*, de la que, en este mismo año, transbordó al navío *San Juan Nepomuceno*, de éste, al *San Antonio*, que, unido a la escuadra del mando de don Juan de Lángara, pasó a cruzar sobre Tolón; al desembarcar del citado navío marchó a Cartagena, pasando después a Madrid, y de nuevo a Cartagena, siendo nombrado comisario provincial de Artillería, al ascender, el 11 de julio de 1798, a capitán de navío.

Grande fue la fama que Ciscar tenía, al punto de que, al celebrarse en París un congreso para elegir, junto con los miembros del Instituto Nacional de Francia, «la unidad fundamental de los nuevos pesos y medidas», fue designado Ciscar para esta comisión, hasta finales de 1799, en que regresó a Madrid. El año 1800 fue nombrado segundo comandante de Artillería de Marina y, después, comisario general del citado Cuerpo.

En 22 de febrero de 1808 se hizo cargo del mando de la Compañía de Guardias Marinas de Cartagena, sin perjuicio de su anterior empleo. Al comenzar nuestra guerra de la Independencia, desde un principio tomó partido con los patriotas de Cartagena negándose a reconocer al rey intruso, José Bonaparte. El 24 de mayo fue nombrado, «por aclamación popular», vocal de la Junta de Defensa de Cartagena, encomendándosele la organización de las fuerzas militares «de todo el reino de Murcia».

Instalada la Junta Central Suprema Gubernativa del Reino, fue designado por unanimidad secretario vocal de la Sección de lo Militar (30-IX-1808). En 2 de mayo de

1809 fue elegido gobernador militar y político de la plaza de Cartagena y subdelegado de Rentas de su provincia marítima. En 3 de febrero de 1810 fue nombrado secretario de Estado y del Despacho de Marina. Por un Decreto de 28 de octubre de 1810 se le nombró, por las Cortes extraordinarias, miembro del Consejo de Regencia de España e Indias, por lo que pasó a la Isla de León, donde tomó posesión de su cargo, del que cesó el 22 de enero de 1812, hasta marzo de 1813, en que, de nuevo, fue designado regente, en unión del



Don Gabriel Ciscar, teniente general de la Armada. (Vicente López, Academia de Artillería. Segovia.)

cardenal de Borbón, arzobispo de Toledo, y del capitán de fragata don Pedro Agar. Restituido al trono Fernando VII, expidió, desde Valencia, un Real Decreto (4-V-1814) por el cual eran detenidos los tres regentes y otros personajes que habían gobernado en su ausencia, pasando desde Madrid a Murcia, primero, después a Cartagena y, finalmente, a su pueblo natal, Oliva (15-XII-1815), donde permaneció hasta los sucesos de 1820 (sublevación de Riego y Quiroga), regresando a

Madrid y siendo nombrado consejero de Estado. En 17 de julio del citado año fue promovido a teniente general.

El año 1823, con la entrada en España de los «Cien mil hijos de San Luis», siguió al gobierno y al rey, quienes pasaron a Sevilla, donde éste se negó a continuar, acordando las Cortes hallarse el monarca «en estado de enajenación mental», marchando todos a la Isla de León, donde las Cortes nombraron nuevos regentes, que fueron los tenientes generales de la Armada don Cayetano Valdés y don Gabriel Ciscar, y el del Ejército don Gaspar Vigodet; al llegar a Cádiz entregaron sus poderes al rey; ya recuperado de su «enajenación mental» (transitoria, por lo visto) no perdonó a sus «secuestradores», según él, por lo que Ciscar y sus compañeros se vieron obligados a emigrar, marchando a Gibraltar, donde vivió modestamente con una pensión de 12.000 reales de vellón anuales, que le había asignado lord Wellington, al que le unía antigua y buena amistad. El 12 de agosto de 1829 falleció, siendo enterrado en el cementerio católico de la plaza, hasta que algún tiempo después fueron trasladados sus restos mortales al Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando (Cádiz).

Fue el teniente general Ciscar «astrónomo y matemático insigne, y cuyo carácter firme y decidido estaba adornado de cuanto constituye al militar pundonoroso, al ciudadano benéfico, al amigo sincero, al patricio modesto y virtuoso...» («Galería biográfica»..., Francisco de P. Paula y Pavía).

J. F. G.

24.214.—Maquinista aviador



Corría el año 1912. Por aquel tiempo la conquista del aire estaba siendo llevada a término feliz y arriesgadamente. Pronto se vio la importancia que tenían los artefactos voladores como nuevos elementos de combate. Un puñado de voluntarios, los de siempre, se lanzaron a la aventura dejando tras de sí un rendido tributo a la muerte. Iniciada la andadura por el Ejército de Tierra, pronto aparece un marino, al parecer el primer marino español con la visión de la

nueva arma y el arrojo de los pioneros, el segundo maquinista don José Armosa Rey, quien eleva una instancia solicitando autorización para cursar estudios de piloto aviador en la Escuela de Duperdussin, en Francia (los tenientes de navío Sagasta y Gil de Sola y el alférez de navío Navarro hicieron el curso en Cuatro Vientos en 1913; el alférez de navío Juan Viniegra fue elegido piloto de hidroaviones en 1914). El 30 de septiembre de ese año de 1912, una Real Orden le deniega lo solicitado. ¿Razones?, las de siempre: «la escasez actual de maquinistas». No obstante «se ha visto con agrado su interés en adquirir conocimientos que pueden ser útiles en su día, y se tendrá presente su deseo por si hubiese lugar a ello». Don José Armosa tenía fama de hombre estudioso y trabajador; luchador incansable y excelente profesional. Diplomado en lo que entonces se llamó «Ingeniería mecánico-eléctrica», tenía un proyecto de aeroplano de su invención. Don José Armosa nunca pudo pilotar un avión. De haberse admitido su deseo, hubiera podido ser en su día uno de aquellos que se hicieron un lugar en la historia de España. Cosas de la vida.

J. O. A.

24.215.—Charino

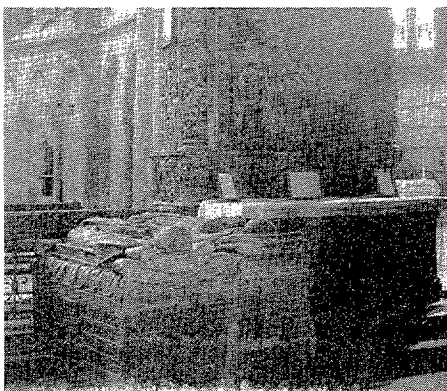


En Pontevedra, antigua «Boa Vila», hoy ciudad llena de encantos entre los cuales conservó la tradicional hospitalidad («Da de beber a quien pasa...»), en la iglesia de San Francisco, que por desgracia ardió no hace mucho, ¡enorme pérdida para nuestro patrimonio y nuestros recuerdos, aquella iglesia que sabía a tradición antigua, hasta en el olor se notaba, templo en posición dominante y señera, ¡pérdida irreparable! podía verse, cerca del altar mayor, del lado de la Epístola, con magnífica estatua yacente, la tumba de Don Payo Gómez Charino, Almirante de Castilla cuando reinaba el bravo rey don Sancho, IV de los de este nombre, caído en desgracia después de ser muy amigo de tal señor... Pueden leer en el epitafio de tal sepulcro: «Aquí yace el muy noble caballero Payo Gómez Charino el primer señor de Rianjo que ganó a Sevilla siendo de moros y los privile-

gios desta villa; año de 1308». La expresión de «ganar a...» es propia de la época y se aplicaba a todos los que habían tomado parte en la victoriosa jornada. Ningún rey la mandó alterar aquí, como ocurrió en Burgos con la del sepulcro de Bonifaz.

Junto al de Charino está el de una señora que algunos pensaron era su mujer, doña María Maldonado, pero que investigaciones posteriores han venido a asegurar que allí yace una señora desconocida, ¿sugestivo?

Gómez Charino cayó en desgracia del rey después de ser su gran amigo. Se puso de manifiesto a causa de cierta galera que sin el real permiso hizo construir a los pontevedreses para servicio de la Corona.



Y murió don Payo, en Ciudad Rodrigo, asesinado. Murió montado a caballo, cosa no rara en un almirante medieval.

Y la tradición pontevedresa asegura que le cupo la gloria de mandar uno de los buques que rompieron en Sevilla el Puente de Triana... ¡mudanzas!, como las que Charino, gran poeta de su tiempo, achacó al rey de Castilla, comparándole —eso sí— en grandeza con el mar también mutable.

C. M.-V.

24.216.—Escorbuto



Sabemos que esta enfermedad causó estragos entre las dotaciones de la Escuadra del Pacífico la cual, gracias a Dios, al llegar a Río de Janeiro, pudo abaste-

cerse de cítricos en abundancia y reponer así a la gente maltrecha.

De tal envergadura fue el problema que mereció este dictamen:

«El Almirantazgo ha acordado aprobar la disposición de V. S. de dar naranjas por extraordinario, en las comidas de los domingos, a las tripulaciones de los buques, a consecuencia de indicación hecha por los Facultativos de los mismos. Y por su acuerdo, lo digo a V. S., como resultado de su carta núm. 1 de 7 de Mayo último.

Dios guarde a V. S. Madrid 21 de Junio de 1869.

Firmado: J. M. Beránger.»

El V. S. no era otro que el luego almirante don Miguel Lobo y Malagamba, antiguo mayor general (jefe del Estado Mayor) de Méndez Núñez y relevo de este último en el mando de la Escuadra.

J. B. N.

24.217.—Un «Guzmán el Bueno» marino



Podría atribuírsele el título al contralmirante don José Ignacio Rodríguez de Arias y Villavicencio, capitán general del Departamento Marítimo de Cádiz, en los agitados días de la primera República española de 1873.

Replegado en La Carraca con las fuerzas de su mando tras los ataques cantonales procedentes de Cádiz, y de los que el brigadier Eguía y el diputado Fermín Salvochea eran sus más destacados adalides, fue conminado a realizar un canje entre el teniente de navío don José Gómez Imaz, yerno del general Rodríguez de Arias, por el político Diego Carrasco, llevado preso a La Carraca por la Guardia Civil, con amenaza de dar muerte al teniente de navío si no se accedía al intercambio.

El capitán general rechazó airadamente la oferta, respondiendo «que nunca podría admitir tal canje ni consentir el baldón para la Marina de poderse comparar a un oficial de los valientes y pundonorosos que le estaban subordinados, con un cabecilla cruel e incen-

diario como Carrasco. Que no permitía tal ofensa para la Marina y que por tanto llevasen esta expresión de su deliberada voluntad en respuesta».

Afortunadamente, los sublevados, desconcertados ante la inminente llegada del general Pavía, no llevaron a efecto su amenaza y huyeron en desbandada, recibiendo la libertad Gómez Imaz, que bien pudiera haber convertido a su suegro en un nuevo «Guzmán el Bueno».

J. C. P.

24.218.—Marinería



Con orgullo llevaban los patrones y los marineros de la matrícula, sobre el pecho, en el marsellés o casaquilla, el escudo de distinción que se estableció por Real Orden de 13 de mayo de 1784. Con él, el rey reconocía públicamente el mérito del hombre al que se le concedía. De uno de esos hombres, que se batían y morían a bordo de los buques con tanto valor y denuedo como pudiera tener el soldado.

En un principio los hombres de mar, en el Código de las Partidas, tuvieron privilegios señalados, mas luego fueron difuminándose en beneficio del soldado. Mucho sufrió con ello la

eficacia naval. Mucho batallaron algunos señalados generales de la mar, entre ellos el eminente don Diego Brochero, almirante general del Océano (1607)... Hasta 1802 no proclamaría Carlos IV, en las Ordenanzas, que la Marinería de la Real Armada era uno de sus cuerpos militares. Pero hubo de llegarse a 1826 para que tuviese uniforme por impulso de Laborde, que a la sazón mandaba todo lo naval en las Antillas.

El escudo de distinción creado en 1784 llevaba en un óvalo rojo, bordeado por estacha, un ancla negra, cruzada por dos espadas en sotuer, señales marineras y de combate. El escudo correspondiente a los marineros no tenía corona real, si en cambio la tenía el dedicado a los patrones: una gran corona casi apoyada en el cepo del ancla.

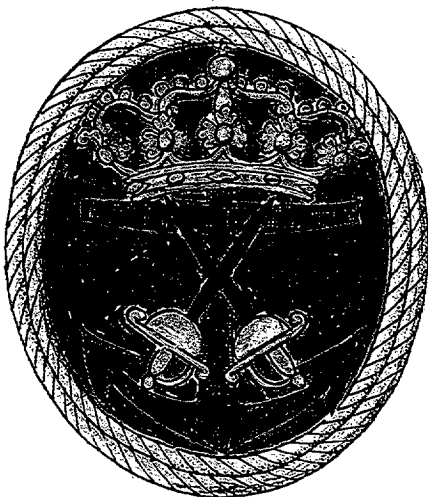
C. M.-V.

24.219.—Museos

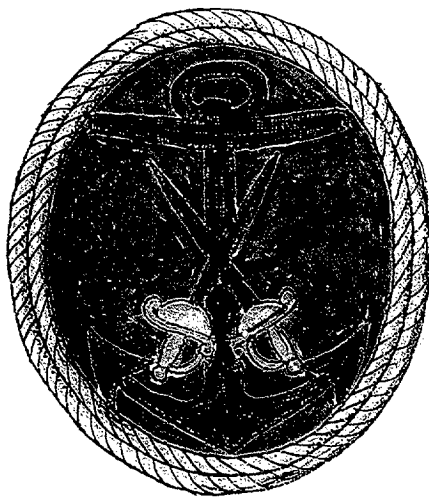


El primer museo militar que hubo en España fue el fundado por los

Reyes Católicos. Fue Doña Isabel la que dispuso que se instalara uno en el Alcázar de Segovia, donde se custodiarían las espadas y otras armas de personajes célebres, entre ellas,



De patrón.



De hombre de mar.

estaba la espada del Cid Campeador, la *Tizona*, hoy en el museo del Ejército de Madrid.

J. F. G.

24.220.—Cuernos



Sabíamos que don Casto fue un «hueso». También que tras desembarcar, después de la Campaña del Pacífico, fue nombrado vicepresidente de la Junta Provisional de Gobierno de la Armada (estábamos en plena *Gloriosa*) y así se las gastaba el ilustrísimo general de Marina, según comprobamos en estos ilustrativos «cuernos»:

«Esta Junta ha visto con sorpresa..., la extraña pretensión del Segundo Médico que fue de la Armada DNNN., en solicitud de los honores de consultor; y en su vista, ha resuelto desestimarla, y que en lo sucesivo no se dé curso á solicitudes tan viciosas...»

«Ha llamado la atención de esta Junta la frecuencia con que se le dirigen instancias de Alféreces de Navío, en solicitud de licencias temporales, alegando para ello afecciones crónicas que revelan falta de aptitud para poder prestar servicio como Oficiales de Marina. En su consecuencia... en lo sucesivo se especifique en las actas de los reconocimientos practicados a los Oficiales que aleguen estos padecimientos crónicos, si están o nó en aptitud de seguir prestando el servicio activo de mar; puesto que jóvenes que en los primeros años de su vida se encuentran invadidos por tales dolencias, pocas esperanzas ofrecen en una carrera ruda, penosa y activa, en la que es indispensable poseer cierta robustez, capaz de resistir las fatigas de este servicio. Así mismo ha acordado esta Junta que siempre que V. E. ó V.S. cursen solicitudes de licencia por enfermo, manifieste, en vista de las atenciones del servicio que ocurran en la comprensión de su mando, si juzga puede accederse á ellas sin menoscabo de las expresadas atenciones.»

Ambas van dirigidas a las autoridades Jurisdiccionales y firmadas por el vicepresidente de la Junta, don Casto Méndez Núñez.

J. B. N.

24.221.—Prim... ;Teniente de navío!



Sabido es que la revolución de 1868, llamada en su tiempo *la Gloriosa*

fue propiciada e impulsada por el brigadier don Juan Bautista Topete, capitán del puerto de Cádiz que, con su prestigio y ascendencia respecto de sus compañeros, logró la total participación de la escuadra española fondeada en Cádiz.

Pero junto a Topete figuraron en la primera línea de acción los generales Serrano y Prim, sobre todo este último, que llegó a Cádiz desde su exilio londinense y tomó las riendas de la rebelión tras una fogosa alocución pronunciada a bordo de la fragata *Zaragoza* y que iba mucho más lejos que el mensaje o manifiesto leído por Topete.

Lo que es menos conocido es que Prim, que había llegado de paisano a bordo, pronunció su alocución vestido de ;teniente de navío! con un uniforme que le prestó el oficial de dicho empleo —también ferviente septembrino— don Emilio Heideger, destinado en la citada fragata *Zaragoza*.

J. C. P.

24.222.—Obligaciones



Las del capitán de Infantería, las cuenta un *Diálogo entre un vizcaíno y un montañés sobre construcción de naves, su arboladura, aparejo, etc.*; dice así, entre otras:

«...le toca hacer confesar y comulgar, si hay recado, todos los soldados el primer día que salga á la mar, para que nadie vaya en pecado mortal, poniendo pena al que jurare ó blasfemare del santo nombre de Dios, para que se sirva darles buen viaje; y saber los bastimentos que lleva el galeon para que se les dé á sus soldados la ración ordinaria que les toca... Saber la pólvora y municiones que lleva, para que en las ocasiones de pelea no falte, y caso que se halle con poca, se portará con prudencia, no gastándola sino con efeto, aguardando á que el enemigo llegue muy cerca, con que se le hace más daño. Llegada la

ocasión de la pelea, guarnecerá su galeon con la infantería, poniendo en la proa la gente de más importancia..., y si hubiera mucha gente, puede reservar la tercia parte de ella, para si el enemigo le matase alguna, salgan de refresco... La mitad de los mosqueteros han de pelear con balas enramadas, disparándolas por alto á los aparejos para echarles las velas abajo, y la otra mitad con balas rasas á las portas de la artillería para que no dejen jugar la artillería... Hanse de señalar dos reformados ó personas de toda satisfaccion para que asistan á la cubierta de la artillería para que la manejen con presteza; hanse de nombrar dos soldados de los de más experiencia y satisfaccion para que asistan en el pañol de la pólvora, parte tan peligrosa... Nombrar algunas personas con su cabo para que salten en el enemigo (el barco): Ningun capitán, por casos que se ofrezcan, debe dejar su galeon para pasar al del enemigo, si ya no se va al fondo el suyo por algun balazo irremediable, que entónces pasará de golpe con su gente y armas al enemigo, procurando hacerse señor dél...»

J. F. G.

24.223.—Destructor



Se refiere ésta al ideado por el entonces teniente de navío don Fernando

Villaamil y Fernández-Cueto, al que se denominaría *torpedero de alta mar*, y que éste bautizó con el de *destructor*.

Nuestra REVISTA, en su cuaderno de enero de 1887, con el nombre que da título a la *Miscelánea*, en *Noticias Varias*, daba la siguiente:

«La prueba oficial de este buque, nuevo en la marina militar, ha llenado por completo las aspiraciones de los Sres. James y Gegore Thomson, dueños del astillero donde ha sido construido (Clydebank-Glasgow), del ingeniero director Mr. Biles y de la Comisión de marina que lo ha recibido después de llenar en la prueba las exigencias del compromiso contraído con nuestro Gobierno.

Las noticias que recibimos de los testigos presenciales del acto, no pueden ser más satisfactorias: asistieron los Sres. Casariego, Jefe

de la Comisión; el Sr. Montojo, Cap. N.; el Sr. Villamil Cte. del buque; los T. N. Romero y Elduayen é Ing. naval Sr. Goitia; además los Sres. Mr. Bekervell é Ing. del Depp. de Whitehall Mr. Bonet. En representación del Almirantazgo, los constructores señores Thomsom, Mr. Cresnell de Haynes, Ing., y el director señor Biles.

La Comisión ordenó para efectuar la prueba, la recorrida seis veces de la milla designada en Shelmorlin, y además navegar sin interrupción tres horas, para ver si la velocidad alcanzada en la milla podía sostenerse en un razonable período de tiempo. Las pruebas se verificaron con el mejor éxito, sin accidente de ningún género y por las revoluciones de la máquina obtenidas en las tres horas de marcha, la Comisión declaró, consignándolo así, que el buque anduvo 68 millas, ó sea 22 millas con 0,65 por hora (término medio), habiendo alcanzado su mayor velocidad á 23,1 millas.

Este buque es el primero que se ha construído en Europa de este modelo, con doble hélice, y está destinado por su gran velocidad á la destrucción de los torpederos, teniendo además las condiciones marineras y militares para la navegación de altura, como cualquier crucero ordinario. Sus condiciones marineras fueron probadas bajo la dirección de la Comisión, navegando con uno de los más fuertes tiempos que recientemente han reinado, y que no desconocerán la importancia que tienen los que conozcan aquellas costas en la época actual; cuatro horas, á razón de 22 millas constantes, sin que sufriera lo más mínimo el buque.

Es indudable que este buque satisfará al Gobierno español tanto por lo menos como á los constructores, los cuales reciben de su Gobierno la prueba más palpable que puede dar el Gobierno de Inglaterra, mandarles construir un número de buques de este sistema, el cual es indiscutible que será en el mar el enemigo siempre vencedor del torpedero, ya sea en mares tranquilos ó agitados (rough or smooth). La velocidad alcanzada en la prueba, es una de las mayores conocidas hasta hoy en las construcciones de buques de guerra y mercantes.

El *destructor* tiene un formidable armamento, pues, se compone de cinco tubos lanza-torpedos, un cañón de 9 cm. de eje cen-

tral, cuatro de 6 libras tiro rápido y dos ametralladoras revólver Hotchkiss; tiene una gruesa armadura de acero reforzada en su parte anterior, la cual protege también la máquina.

La prueba del consumo de combustible fue tan satisfactoria como las anteriores, resultando que puede recorrer 5.110 millas á un andar constante de 11 ¹/₂ (andar de los correos españoles) con el carbón reglamentario de sus carboneras, y la prueba hecha con tiro forzado, no excediendo de dos pulgadas la presión, demostró que el buque con su cargo ordinario de carbón puede andar 700 millas con toda su velocidad, ó sea á razón de 23 millas por hora.

Las calderas son del tipo de las locomotoras y han sido construídas en los talleres de los mismos Sres. Thomson, constructores del buque. Son también las primeras fabricadas con éxito con destino á un buque de estas condiciones, pues en el *Poliphemus*, donde trataron de probarlas, dieron tan mal resultado que tuvieron que reemplazarlas por las del sistema ordinario.

La distribución interior tan concluída, con tanta minuciosidad terminada, tan escrupulosamente llenadas todas las exigencias del contrato, que en el acto se hizo cargo del buque la Comisión española, consignando la satisfacción que en ello experimentaba.»

Su botadura se efectuó «á últimos del mes de Julio pasado» (año 1886), en el astillero de los señores Thomson, en el Clyde.

J. F. G.

24.224.—Topete y el catolicismo



Durante mucho tiempo, el brigadier Topete tuvo mala prensa. Se le tachaba de revolucionario (en realidad lo fue con su decisiva participación en *la Gloriosa*, de masón (que no lo fue nunca) y de poco menos que ateo, al estar inmerso en las «impetuosas corrientes del nefasto liberalismo».

Nada más lejos de la realidad. Con independencia de su devoción por las libertades personales y la soberanía nacional, Topete no escondió nunca sus arraigadas convicciones

católicas, y prueba de ello fue su intervención en el Congreso de los Diputados en una de las sesiones de las Cortes Constituyentes de 1869, en que atacó duramente al diputado Suñer y Capdevila, un auténtico «comecuras» que se había permitido los más soeces exabruptos contra la religión católica:

«Cuando me decidí a tomar parte en la revolución —dijo Topete— comprendí que podría haber desbordes, que podría haber abusos, pero jamás creí que en las Cortes Constituyentes, las cuales yo tenía en mi pensamiento, se pronunciasen palabras como las que han salido de la boca del señor Suñer. No tiene, no, el señor Suñer, libertad para venir aquí a poner en ridículo, a humillar, a ofender los más delicados sentimientos del pueblo español.»

Topete tuvo además otras intervenciones parlamentarias en defensa del dogma, y además una personal, muy arriesgada, en la protección de los jesuitas del Puerto de Santa María en diciembre de 1869, frente a los desmanes de las turbas.

J.C.P.

24.225.—Una etimología muy sencilla



Han corrido muchos ríos de tinta para dilucidar cuál de las Lucayas fue la isla en que desembarcó Colón el 12 de octubre de 1492. El que fuera inolvidable director de esta REVISTA, de tan grata memoria para los que le conocimos y aprendimos tanto de él, don Julio Guillén Tato, nos relató —y algo escribió sobre el particular—que un tal señor Puigcerver, de Méjico, afirmaba que en las carabelas había muchos judíos, y uno de ellos —¿se llamaba Rodrigo de Triana?— exclamó en su lengua galilea en la noche del 11 al 12 de octubre:

—¡ I, i! (¡Tierra, tierra!).

—¿Waana? («Hacia dónde», preguntó otro de su raza y lengua).

—¡Waana hen-i («Hacia allí», contestó el primero).

Horas más tarde, ya ensenadas las naves, al desembarcar el almirante de la Mar Océana, preguntó al judío cómo se llamaba aquella tierra recién descubierta, a lo que éste contestó:

¡*Waaana hen-i*, que fonéticamente, en castellano, resulta ser *Guanahaní*.

J. L. T.

24.226.—Dietética



Recién celebradas en el Hospital Naval de Ferrol las «V Jornadas de Nutrición y Dietética de Galicia», no está de más recordar que la preocupación por conseguir una sana alimentación para las dotaciones de los buques ha sido constante histórica en la Armada.

Lo demostraremos con este botón de muestra en forma de disposición de la Junta del Almirantazgo, firmada por su vicepresidente interino, el almirante don José María de Beránger a 29 de junio de 1869:

«El Almirantazgo, teniendo en cuenta las justas y equitativas razones que ha tenido V. S. presentes, al cambiar los géneros y aumentar en cantidad la ración del Marinero indígena de las fuerzas sutiles de ese Apostadero, que era insuficiente para la buena é higiénica manutención de individuos que prestan un servicio rudo y penoso, ha acordado aprobar, en todas sus partes, la disposición tomada por V. S., que quedará con el carácter de permanente. Dios Guarde a V. S.... Sr. Comte. Gral. del Apostadero de Filipinas.

Nota de los géneros necesarios para la ración indígena:

86 Gramos de tocino.....	052	milesimas
157 Idem de tapa o carne curada.	065	”
920 Idem de arroz.....	092	”
14 Idem de sal.....	001	”
18 Mililitros de vinagre del país.....	001	”
378 Idem de vino anisado del país.....	040	”
18 Gramos de Café o Té.....	012	”
43 Idem de azucar.....	009	”

Para fresco.....40 Total..... 312

Observaciones:

1^º.—La presente comida es para tres comidas al día; siendo más conveniente que la tapa se tome para el almuerzo y cena, con arroz; y también el café o té. El tocino, arroz y vino deberían ser para la comida.

2^º.—Los anteriores precios son los de la actual contrata, excepto el de la tapa y vino, que es el corriente en la plaza. Cavite 3 de abril de 1869. Fdo: Manuel Rodríguez. Es copia.—Cróquer (El que bautiza un famoso callejón de la Isla).»

Recordemos, por último, que la tapa, según el diccionario de la R. A. E., es: «6. En la ternera de matadero, carne que corresponde al medio de la pierna trasera».

J. B. N.

24.227.—«Elicópteros»



En la primera década de este ya agonizante siglo xx se empezaba a presentar la necesidad de los helicópteros navales —entonces su ortografía prescindía de la hache inicial actual—, y así, el alférez de navío don Jaime Janer Robinson señalaba este extremo en un artículo publicado en esta REVISTA en 1911, bajo el título «La Marina de guerra y la navegación aérea», en el que en relación con estas aeronaves decía lo siguiente:

«Se ha propuesto por algunos la aplicación marítima de los aparatos conocidos con el nombre de “Elicópteros”, cuya elevación se consigue mediante el giro de hélices verticales... que provoquen un flujo descendente de aire cuya reacción iguale o supere el peso del aparato. Para hacerlo avanzar, puede emplearse esta misma hélice colocándola inclinada, pues su fuerza, combinada con la de la gravedad, podría dar una resultante horizontal. Sin embargo, hasta ahora no se ha encontrado ningún modelo que produzca resultados prácticos. En estos aparatos hay que prevenir la reacción de giro a fin de evitar que empiecen a dar vueltas sobre sí mismos y las dimensiones de las dos hélices de paso contrario, que a semejanza de los torpedos necesitarían llevar, son menores.»

J. L. T.

24.228.—Pararrayos



Bajo este título se publicaba en nuestro cuaderno de noviembre de 1877 un artículo en el que se señalaban los habituales defectos de su instalación en los buques y se proponían modificaciones, con soluciones originales, para mejorar su eficacia. La inventiva de su autor no nos sorprende hoy si tenemos en cuenta que era nada menos que el entonces alférez de navío don Isaac Peral y Caballero. Por cierto, que éste fue el único trabajo con que honró a nuestra REVISTA.

G. Y.

24.229.—La estatua de Méndez Núñez



Tomada del «Correo Militar», muestra REVISTA, en su cuaderno de septiembre de 1890, en *Noticias Varias*, daba la que aquí transcribimos:

«El día 22 de Agosto, se inauguró en Vigo el monumento erigido en honor de Méndez Núñez.

En nombre de S. M. la reina regente y del ministro de Marina, asistió el contraalmirante D. José de Carranza.

Al descubrirse el monumento, las bandas y orfeones que concurrían a la fiesta, ejecutaron al unísono el himno á Méndez Núñez, dirigido por su autor el músico mayor del regimiento de Zaragoza, Sr. Braña Muiños.

Tomaron parte en esta ejecución las bandas municipales de Vigo y Tuy, las militares de Murcia, Luzón y Valencia, y los orfeones *La Oliva*, *Orfeón Gallego*, de Lugo, y *Los Amigos*, de Pontevedra.

Se había ordenado á los jefes de los barcos de guerra surtos en el puerto para que la marina desfilara en columna de honor ante la estatua del ilustre hijo de Vigo, los buques hicieran salvas en el acto de descubrir el monumento, se hallaran empavesados y se iluminara por la noche.

Después de ser descubierto el monumento, el Excmo. Ayuntamiento obsequió con un banquete á todas las autoridades y corporaciones oficiales que concurrían al acto.

Este banquete fué servido á la una de la tarde en el pabellón de la Reconquista. Después, hubo procesión cívica.

La estatua de Méndez Núñez es de bronce, y su autor, Querol, muy celebrado por su obra. Representa al insigne marino en el momento de pronunciar la famosa frase: “más quiero honra sin barcos, que barcos sin honra.”

Por la tarde se celebró la procesión cívica en honor de Méndez Núñez, desfilando los gremios, sociedades y centros con preciosos estandartes bordados de oro, algunos lujosísimos.

Depositaron coronas magníficas al pie de la estatua.

Formaban una procesión los orfeones de Lugo, Pontevedra y Vigo, cuatro bandas de música y varias carrozas.

También asistieron á la solemnidad, los hermanos de Méndez Núñez.

La concurrencia fué tan grande que no se recuerda en Vigo otra semejante. Se calcula que han llegado á 10.000 forasteros.

En cuanto anocheció, ilumináronse el castillo y los buques. En el crucero *Navarra* lucían potentes focos eléctricos.

La Sociedad «El Gimnasio», iniciadora del pensamiento de erigir la estatua, ha solemnizado la inauguración de ésta con un gran banquete, en que han brindado el alcalde de Vigo, el presidente de «El Gimnasio», el general Carranza y el representante del Gobierno Sr. Freitas.

El bizarro contraalmirante Carranza (2.^º comandante de la fragata *Blanca* en el combate del Callao) habló en nombre del Gobierno, de la Marina y como amigo y compañero de Méndez Núñez.

Dijo que la estatua de Méndez Núñez será el faro que guíe á los buenos marinos en lo sucesivo, é hizo una ligera reseña del viaje al Callao, dedicando frases expresivas á las dotes elevadas de Méndez Núñez, demostradas en aquella gloriosa jornada.»

J. F. G.

24.230.—Una mente matemática



Resolviendo entre amarillentos papeles de un viejo archivo, hemos encontrado una «comunicación», que se dice hoy día, de un antiguo alumno de la E. N. M

—aspirante de 1º, por más señas— que dirigió a su antiguo y venerado profesor de análisis matemático. En esta «comunicación» se realiza, una vez más, la utilidad del genial invento de Neper, vulgo logaritmos, indispensables para la resolución de los problemas matemáticos más intrincados, antes de la aparición de los revolucionarios sistemas informáticos.

En esta «comunicación» se resuelve, por medio del cálculo logarítmico, el problema más sencillo que pueda darse: una simple suma. En efecto, sea $x = 3 + 2$. ¿Cuánto vale x ? Indudablemente, 5, pero si transformamos la anterior ecuación, quedaría así:

$$x = 3 + 2 = \frac{(3 + 2)(3 - 2)}{(3 - 2)} = \frac{9 - 4}{3 - 2} = 9 \left[1 - \frac{4}{9} \right] = 3 \left[1 - \frac{2}{3} \right]$$

Dado que $\frac{4}{9} = 0,44444... = \cos \hat{A}$, y $\frac{2}{3} = 0,66666... = \cos \hat{B}$, siendo \hat{A} y \hat{B} dos ángulos cualesquiera, en este caso $A = 63^\circ 36'74''$ y $B = 48^\circ 11'41''$, entonces,

$$x = \frac{9(1 - \cos \hat{A})}{3(1 - \cos \hat{B})} = \frac{9 \cdot 2 \operatorname{sen}^2 \frac{1}{2} \hat{A}}{3 \cdot 2 \operatorname{sen}^2 \frac{1}{2} \hat{B}}$$

Tomando logaritmos,

$$\log x = \log \left[\frac{9 \cdot 2 \operatorname{sen}^2 \frac{1}{2} \hat{A}}{3 \cdot 2 \operatorname{sen}^2 \frac{1}{2} \hat{B}} \right]$$

Efectuando operaciones:

$$\begin{array}{r} \log 9 = 0,95424 \\ \log 2 = 0,30103 \\ 2 \log \operatorname{sen} \frac{1}{2} \hat{A} = 9,44370 \\ \operatorname{colog.} 3 = 9,52288 \\ \operatorname{colog.} 2 = 9,69897 \\ 2 \operatorname{colog} \operatorname{sen} \frac{1}{2} \hat{B} = 0,77815 \\ \hline \log x = 0,69897 \\ x = 5 \end{array}$$

Como se quería demostrar.

J. L. T.

24.231.—Pero Niño



Pudo haberse puesto en boca de Don Quijote, pero no fue él sino el célebre almirante castellano (1378-1453) quien dijo lo siguiente:

Los homes deben acometer sus fechos con la ayuda de Dios e con buena ordenanza; ca el que de todas las cosas ha de recelarse, mejor le fuera non salir de su casa.

G. Y.

24.232.—Commemoración



El 21 de julio pasado se cumplió el IV Centenario del descubrimiento de las islas Marquesas. Fue el navegante español Álvaro de Mendaña y Neira quien, con instrucciones de su tío don Lope García de Castro, gobernador de Perú y presidente de la Real Audiencia de Lima, partió en una primera expedición el 19 de noviembre de 1567 con dos naos, con el fin de descubrir las Salomón (caso único de asignación de nombre a unas islas supuestas, antes de ser descubiertas) llevando como pilotos a Hernán Gallego y Pedro Sarmiento de Gamboa: entre aquella fecha y su regreso, casi dos años después a El Callao, había descubierto 21 islas del archipiélago así nombrado y varios atolones de los grupos más modernamente llamados Ellice y Marshall, más la isla de San Francisco (hoy Wake).

Veinte años después (el 19 de abril de 1595), y con el propósito —que fracasó— de reencontrarlas y colonizarlas, salió de nuevo, esta vez con tres naos y una fragata, llevando a Pedro Fernández de Quirós como piloto. Fue entonces cuando descubrió las islas de Fatu Hiva (Magdalena), Mohotani (San Pedro), Hiva Oa (Dominica) y Tahuata (Santa Cristina), a las que llamó Marquesas de Mendoza en honor de la esposa del virrey de Perú, García Hurtado de Mendoza, marqués de Cañete; las nueve del grupo Santa Cruz y otras de los grupos de San Bernardo (actualmente Danger), Ellice y Carolinas.

No es aquí el caso de referirnos a las pericias por las que pasó esta segunda expedición hasta el fallecimiento del navegante en la isla Nendo o Ndeni (Santa Cruz) el 18 de octubre de 1595, y sí sólo recordar que también se cumple en este mes de octubre el mismo centenario de este luctuoso suceso. Al fallecer, Mendaña dejó como gobernadora de la expedición y de las tierras descubiertas a su mujer, doña Isabel Barreto, y como capitán general a su cuñado Lorenzo que, poco después, moriría a manos de los nativos.

En sus expediciones, Álvaro de Mendaña descubrió, en total, más de cuarenta y cinco islas y atolones.

Nació Mendaña, al parecer, en Congosto, comarca del Bierzo, actual provincia de León, por el año 1542, pasando a las Indias acompañando a su citado tío, desde donde emprendió las expediciones referidas. El franciscano irlandés Celsus Kelly, investigador especializado en la historia de viajes y descubrimientos en el océano Pacífico, al referirse a las hazañas descubridoras de Mendaña, manifiesta que fue superior al inglés James Cook en su primera expedición, ya que éste lo hizo siglos después cuando se habían producido ya grandes avances en la técnica de la navegación, y añade: «tal confrontación sería innecesaria si no fuese tan desconocida u olvidada la exploración de Mendaña, como desmesuradamente pública y cacareada la de Cook».

J. F. G.

24.233.—Pólvora del Rey



Se dice «tirar con pólvora del Rey» cuando se alude a la ligereza en hacer uso de caudales por quien «disponiendo del bolsillo ajeno gasta sin duelo ni reparo» (Enciclopedia Espasa).

De esto, literalmente, fue acusado don José Martínez, el *capitán Pepe* de los jabeques de Nápoles (véase nuestra *Miscelánea* núm. 24.150, junio de 1995) quien con ocasión de una visita a Lipari con su escuadrilla saludó al gobernador de la isla con una salva de nueve cañonazos. Pero el Comisario de la Armada —con el que ya había tenido algún otro incidente— no autorizó el gasto de pólvora reali-

zando porque el gobernador no tenía categoría de oficial general y no le correspondía, por tanto, tal saludo. La controversia llegó hasta el rey (nuestro futuro Carlos III), quien, debidamente asesorado por el capitán general de la Armada napolitana, aun reconociendo la validez de las razones del comisario, autorizó el reembolso del gasto «por esta sola vez», si bien puntualizando que en el futuro, en caso similar, «pagará de su bolsillo el importe de la pólvora consumida». Mostraba así el buen rey Don Carlos su interés y preocupación por la Hacienda Real sin excederse en el rigor, que tan buenos frutos daría después al ocupar el trono de España. Por cierto, es de notar que la lengua oficial del reino de Nápoles, en éste y otros documentos, era la española.

T. T.

24.234.—Monarca

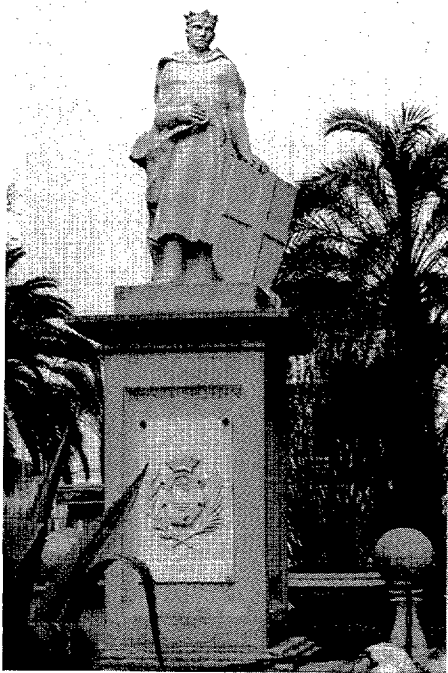


Alfonso el Onceno de Castilla tuvo, sin duda alguna, visión naval en la guerra contra los moros. No sólo se obstinó en ganar y ganó la marítima plaza de Algeciras (1344), considerada como llave del Estrecho, tanto como lo es Gibraltar, sino la que se conoce como batalla del Estrecho —todo—, de su tiempo.

Mucho se dice que el primer monarca castellano que se embarcó para guerrear fue su hijo don Pedro, pero fue él, y lo hizo cumplidamente, dando a la guerra que debía hacerse por mar una importancia extraordinaria.

Para conquistar Algeciras lo primero que hizo fue embarcar en una galera y reconocer la plaza desde la mar: «La villa vió hermosa,/El alçar bien labrado,/Nunca fue en el mundo cosa/De que fuese más pagado/», dice su romance. Después fue a preparar la hueste, como exigía el corto alcance de las armas.

Cuando volvió estableció un bien organizado bloqueo de la ciudad con la flota castellana y la de Aragón que le prestó su rey. Don Alfonso pasó muchas noches en la mar durante el asedio, esperando los refuerzos que desde el África habían de llegar. Mandó hacer también un buen barraje... en los combates que hubo por tierra, cerca del agua, con los socorros que desde Gibraltar enviaron los enemi-

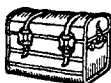


como llave del Estrecho. Si bien fuese de enfermedad, murió como bueno en la demanda de un objetivo naval atacado desde tierra y desde la mar. Tenía proyectado un desembarco al pie del Peñón para tomar de revés las líneas de defensa de los moros que guardaban el istmo.

En Algeciras se yergue la estatua de este rey que tanto miró al mar.

C. M-V.

24.235.—Vieja foto



A propósito de la publicada en nuestro cuaderno del pasado mes de abril (número 24.117) hemos recibido la siguiente carta que reproducimos, junto con las dos fotos que la acompañan. A su vista no parece quedar duda de que la identificación de nuestro amable comunicante es correcta y «Guns» era el teniente de navío Sandoval. Ahora esperamos que algún otro lector confirme las de los que figuran con interrogante en el grupo del *Lezo*.

«Sr. Director:

Me complace remitirle dos fotografías que tienen que ver con el viaje del crucero *Blas de Lezo* a Extremo Oriente en 1927. La del recuerdo de la colonia española de Shanghai aporta la relación de jefes y oficiales del buque a la llegada a la conflictiva ciudad, mejor dicho, trece días después de la llegada, por lo que la considero exacta, pues tiempo tuvieron de enterarse de quiénes constituían la dotación. Otra cosa, falta o sobra, hubiera sido una considerable metedura de pata.

La foto de parte de la dotación de jefes y oficiales es, cuando menos, anterior al mes de septiembre de 1927, en el que ascendieron varios alféreces de navío a tenientes de navío, entre ellos mi padre. Por tanto, los tenientes de navío que aparecen en ella son los de la susodicha relación, es decir, Nieto, Guitián y Sandoval. Los dos primeros son inconfundibles y el tercero, a la izquierda de don Álvaro, sólo puede ser Sandoval.

gos, no dejó de haber apoyo naval, acercándose los buques a la orilla cuanto pudieron.

Pero ya desde mucho antes había empezado la batalla naval por el Estrecho: puede decirse que desde 1325. Murió heroicamente el almirante Jofre Tenorio. Corto tiempo estuvo Ortiz Calderón. Don Alfonso eligió un almirante, Gil de Bocanegra, que le dio muchas victorias; él, en recompensa, le hizo Señor de Palma del Río, en Córdoba... Una de las victorias resonantes de la flota castellana fue la de Guadalmequí, con derrota de las naves de Marruecos... Una campaña naval importante fue la de 1343 contra las fuerzas navales de ese reino y las de Granada. En la «Santa batalla del Salado» (1340) también hubo combate naval y desembarco para, con unión de una salida de los de Tarifa, atacar el flanco las posiciones del rey Abul Hassan de Marruecos, que allí estaba junto al de Granada; aún no mandaba la flota Bocanegra.

Don Alfonso murió ante los muros de Gibraltar, en 1350, cuando trataba de conquistar aquella plaza y puerto, tenidos después



Los que posan en la toldilla del *Lezo* son, creo, los siguientes:

- Nº 4 D. Jesús Vaca (?).
- Nº 6 D. Juan Beceiro.
- Nº 7 D. Álvaro Guitián.
- Nº 8 D. José J. Sandoval.
- Nº 10 D. Marcial Cid.
- Nº 12 D. Ángel Gamboa.
- Nº 13 D. Manuel Cervera (?).
- Nº 15 D. Álvaro Urzáiz (?).
- Nº 16 D. Manuel Nieto.
- Nº 17 D. Miguel Costa.

- Nº 18 D. Pedro Fontenla.
- Nº 19 D. Gonzalo de la Puerta.
- Nº 20 D. Ramón Navia Osorio.
- Nº 21 D. Ricardo Zamora.

A la vista de la foto, creo que don José Joaquín de Sandoval y Moreno, barón de Petrés, es el oficial que aparece en la «vieja foto» que se inserta en la pág. 473 del ejemplar de abril de 1995 de la R. G. M. de su digna dirección, es decir, el que firma como «Guns».

No es extraño que no nos suene a los «jóvenes» de la Armada el teniente de navío



Sandoval; a finales de 1927 pasó a la Aeronáutica Naval, primero como observador y especialista en Fotografía Aérea y, luego, como piloto de hidros. Tuvo la desgracia de fallecer el 17 de julio de 1934 en el puerto de Barcelona, en accidente. Al parecer, tuvo un fallo mecánico y, al tratar de amarar junto a la escollera, tocó el palo de una embarcación de buzos que por allí trabajaban y se estrelló. Le sacaron del agua y le hicieron la respiración artificial, pero todos los esfuerzos resultaron inútiles.

Espero que esta información sirva para aclarar si «Guns» es o no Sandoval.

Queda a su disposición y le saluda atte.

J. Gamboa.»

MARINOGRAMA NÚMERO 319

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

MARINOGRAMA NÚMERO 320

Por DOBLAN

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

DEFINICIONES

Palabras

A.—Met.: Sobrenombre que en algunas partes se da al viento del Noroeste	106 57 14 51 28 95 78
B.—Ocean. (Plural): Calidad de salino. Proporción de sales disueltas contenidas en un kilogramo de agua de mar	102 70 90 47 52 60 36 29 59 75 98
C.—Mar. rec. (Plural): Pugna deportiva entre embarcaciones que contienden de acuerdo con reglamentos estipulados	96 72 64 34 69 108 30
D.—Astr.: Movimiento retrógrado a lo largo de la eclíptica del punto vernal, hasta dar una vuelta completa en 25.765 años	26 94 48 1 43 17 87 32 49
E.—Man. (Plural): Codera que se da por la popa con cualquier objeto	58 13 76 21 10 61 89
F.—Man.: Dícese del aparejo que puede llevarse en determinadas circunstancias de mar y viento y en la posición en que se navega	46 79 31 84 40 19 53 45
G.—Man. (Plural): Abrigo, socaire, resguardo o protección que contra el viento, la mar u otros accidentes ofrece un objeto cualquiera	86 27 100 68 35 88 25
H.—Arq. Nav.: Primera pieza que se coloca al construir un buque, que según sea de madera o metálico supondrá tablón o la traca central del fondo del buque	43 93 39 6 74 54
I.—Arq. Nav. y Man.: Palo de popa en los buques que arbolan tres y también dos en algunos	81 16 41 9 73 91
J.—Pez marino acantopterigio	80 97 12 103 62
K.—(Marina): Viento o tirante con que se mantiene fijo y vertical un palo	105 55 56 37 92
L.—Bajo de arena	61 104 38 107 85

M.—Sacase a la playa y pusiese en seco una embarcación para resguardarla o carenarla	$\overline{66} \overline{77} \overline{15} \overline{5} \overline{50} \overline{99}$
N.—Ejerce el oficio de marinero	$\overline{8} \overline{24} \overline{20} \overline{82} \overline{3} \overline{101} \overline{7}$
Ñ.—Refiriéndose a la marcha de un barco, medida de longitud que equivale a una milla	$\overline{23} \overline{44} \overline{61} \overline{18}$
O.—Nav.: Señala en la carta la posición del barco o avión	$\overline{71} \overline{67} \overline{33} \overline{22} \overline{2}$
P.—Yunque pequeño y cuadrado que encaja por medio de una espiga en el banco	$\overline{4} \overline{11} \overline{83}$



NOTICARIO



MARINAS MILITARES

NACIONAL

Principales ejercicios y actividades nacionales

Fragata «Canarias».—Continuó con las actividades previstas en el Programa Naval, desde su entrega provisional a la Armada hasta el 22 de julio, fecha de entrega definitiva.

Del 10 al 22 de julio, efectuó pruebas de navegación, seguridad interior y realizó colaboraciones con el submarino *Tramontana*, fragata *Reina Sofía* y el patrullero *Vigía*, con los que realizó diferentes ejercicios de combate y aprovisionamiento.



Fragata «Reina Sofía».—Del 1 al 6 de julio, efectuó la calificación operativa el sistema de guerra electrónica MK-9.000. Contó con la colaboración de la fragata *Canarias*, helicópteros de la 5.^a y 10.^a Escuadrilla y aviones de la 9.^a Escuadrilla de la Flotilla de Aeronaves.



Corbeta «Vencedora».—Entre el 26 de junio y el 21 de julio, efectuó en aguas de Rota la Calificación Operativa de Combate, colaborando el patrullero *Dragonera* en ejercicios de adiestramiento individual.



Submarino «Galerna».—Entre el 31 de julio y el 4 de agosto, efectuó unos ejercicios de adiestramiento y un PASSEX con unidades italianas en aguas de Almería.



Ejercicio LANTOR FLOSUB (Julio 95).—Entre el 26 y 27 de julio, tuvo lugar en aguas de Cartagena un ejercicio de lanzamiento de torpedos desde submarino sobre blanco de superficie. Tomaron parte en el ejercicio los submarinos *Tonina* y *Galerna*, la corbeta *Infanta Cristina*, que actuó como buque blanco, el *Poseidón* como buque recogetorpedos y el dragaminas *Júcar* como buque de vigilancia de zona.

Comisiones y colaboraciones

BIO «Hespérides».—Entre el 3 y el 31 de julio, efectuó una campaña hidrográfica de investigación oceanográfica en aguas del golfo de Valencia. Dicha campaña fue programada por una comisión tecnológica interministerial.



Operación «Bonito 95».—Durante los meses de julio y agosto continuó la vigilancia, seguimiento y apoyo a la flota bonitera española, tanto en aguas internacionales como en la Zona Económica Exclusiva española.

La operación «Bonito» tiene como finalidad hacer cumplir la reglamentación de pesca vigente y tratar de evitar conflictos con flotas pesqueras de otros países que faenan en la zona de Azores, hasta el Cantábrico y golfo de Vizcaya.

Durante este período estuvieron patrullando la zona los buques de la Armada *Chilreu*, *Atalaya* y *Serviola*.



Jura de Bandera en la Escuela Naval Militar.—El día 17 de julio, tuvieron lugar en la Escuela Naval Militar los actos de la Jura de Bandera de los alumnos de primer curso y la entrega de despachos de los nuevos oficiales de la Armada. A dicho acto asistieron la fragata *Andalucía* y el buque de aprovisionamiento *Patiño*, de reciente entrega a la Armada.



Estancia de S. M. el Rey y Familia Real en Palma de Mallorca.—Con motivo de la estancia estival de S. M. el Rey y Familia Real en Palma de Mallorca, la Armada proporcionó una Agrupación de Vigilancia Naval que coordinada con fuerzas de otros ejércitos y seguridad del Estado, proporcionó seguridad naval a la Familia Real.

En la Agrupación participaron los patrulleros *Quiroga*, *Ordóñez*, *Acevedo*, *Barceló*, *Anaga* y *Deva*, dos unidades de la Flotilla de Medidas Contraminas (MCM) y una unidad de buceadores, compuesta por buceadores del Centro de Buceo de la Armada (CBA), Unidad de Buceo de la Flotilla MCM Mar Rojo y del Núcleo de Buceo del Sector Naval de Baleares, con una cámara hiperbárica móvil.



Patrullero «Centinela».—Para fomentar las relaciones cívico-militares, la Armada accedió a la petición del colegio Garoe y, el día 22 de julio, alumnos de este colegio embarcaron en el patrullero *Centinela* y efectuaron una ambientación marinera en aguas del archipiélago canario.



Patrullero «Formentor».—Entre el 4 y el 10 de julio y dentro de las actividades hispano-italianas, el patrullero *Formentor* realizó actividades de vigilancia de pesca del pez espada en aguas de Baleares.



Patrullero «Centinela».—Entre el 5 y el 10 de julio, el cabildo insular de La Palma entregó la bandera de combate al patrullero *Centinela*. Los actos tuvieron lugar en la capital de la isla de La Palma, Santa Cruz, a los que asistió el patrullero *Grosa*.



XVIII regata «Mar de Alborán».—Entre el 6 y el 8 de julio, el patrullero *Ízaro* colaboró en el desarrollo de la regata «Mar de Alborán», organizada por el Club Náutico, El Candado, de Málaga. Actuó como buque de apoyo y salvamento, efectuando el transporte de los miembros del comité organizador entre Málaga, Alborán y Motril.



Fiestas Colombinas.—Los patrulleros *Laya* y *Vigía* efectuaron presencia naval en el puerto de Huelva con motivo de la celebración de las Fiestas Colombinas.

Colaboraciones con el Ejército de Tierra

Patrullero «Javier Quiroga».—Del 3 al 5 de julio, el patrullero *Javier Quiroga* colaboró con el Grupo de Operaciones Especiales GOE-I del Ejército de Tierra, en un ejercicio de infiltración/exfiltración en las proximidades de Portman (Cartagena).



Patrullero «Anaga».—Del 4 al 6 de julio, el patrullero *Anaga* apoyó, proporcionando balizamiento y salvamento, el ejercicio de lanzamiento de paracaidistas al agua que tuvo lugar en la bahía de Artá y cabo Pinar.

Colaboraciones con el Ejército del Aire

Patrullero «Medas».—El 18 de julio, el patrullero *Medas*, con base en Canarias, realizó ejercicios de aprovisionamiento en la mar (VERTREP) con helicópteros del 802 Escuadrón y ejercicios de defensa aérea con aviones del 462 Escuadrón del Mando Aéreo de Canarias.



Patrullero «Vigía».—El 5 de julio, el patrullero *Vigía* actuó como buque remolcador de blanco durante el ejercicio de tiro aéreo realizado por los aviones de las Alas 21 y 23 en aguas del Estrecho.



Patrullero «Ferrol».—El 22 de agosto, el patrullero *Ferrol* efectuó un ejercicio de aprovisionamiento vertical con un helicóptero del 802 Escuadrón y un ejercicio de defensa aérea en colaboración con el 462 Escuadrón, ambos del Mando Aéreo de Canarias.



XIV «Copa del Rey de Vela».—Del 31 de julio al 6 de agosto, ambos inclusive, el dragaminas *Genil* colaboró en el desarrollo de las regatas de vela, «XIV Copa del Rey», que tuvieron lugar en aguas de Palma de Mallorca.



XI regata «Colombina Palos-La Gomera».—El 5 de agosto, el patrullero *Dragonera* colaboró en la salida de la XI regata «Colombina Palos-La Gomera».



Operación Sharp-Guard.—La fragata *Numancia* relevó a la *Santa María* el día 5 de agosto en el puerto italiano de Brindisi, integrándose en la agrupación de STANAVFORMED. Asimismo, y en la misma fecha, la fragata *Extremadura* relevó a la *Cataluña* en el puerto de Bari, integrándose en la Agrupación de la Fuerza Marítima de Contingencia de la UEO.

En el cuadro resumen podemos ver la actividad de la Armada en el Adriático, desde el inicio de la crisis hasta finales de agosto.

J. Y. G.



Resultados del control del embargo a países de la antigua Yugoslavia

Buques	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		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	WEUCONMARFOR	21/01/95	09/05/95	206	16	23
Baleares	MARITIME MONITOR	STANAVFORMED	16/07/92	21/07/92			
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			
Cataluña	SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	09/05/95	05/08/95	222	2	18
Extremadura	SHARP VIGILANCE	WEUCONMARFOR	25/07/92	24/09/92	149		
Extremadura	SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	20/11/93	05/03/94	25	1	
Extremadura	SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	06/08/95	05/11/95	95	2	1
Hernán Cortés	ALFA BRAVO	TG 81.01	10/12/94	21/12/94			

Buques	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>Martín 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		2
<i>Numancia</i>	SHARP GUARD	STANAVFORMED	04/06/94	20/09/94	676	5	28
<i>Numancia</i>	SHARP GUARD	STANAVFORMED	06/08/95	04/12/95	16	1	1
<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		16
<i>Reina Sofía</i>	SHARP GUARD	STANAVFORMED	14/12/94	05/04/95	225	9	24
<i>Santa María</i>	SHARP GUARD	STANAVFORLANT	04/02/94	04/06/94	86		5
<i>Santa María</i>	SHARP GUARD	STANAVFORMED	05/04/95	05/08/95	180	9	40
<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		
<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		4
<i>Victoria</i>	ALFA BRAVO	TG 81.01	14/12/94	21/12/94			
Suma total:					4.654	93	338

Otras actividades

Crucero fin de curso Escuela Naval Militar.—Durante los días 9 de junio a 9 de julio se realizó el Crucero de Instrucción Fin de Curso 95 de los alumnos de la Escuela Naval Militar. A este fin, el día 9 de junio atracaron en Marín el transporte de ataque *Aragón* y las corbetas *Infanta Elena*, *Infanta Cristina* y *Cazadora*, al mando de Comandes-21, para proceder al embarque de los guardias marinas de 2.º (Escala Superior) y Aspirantes de 1.º y 2.º (Escala Superior y Media). A partir del día 28 se incorporó la corbeta *Descubierta*, hasta la finalización del viaje.

Debido a la participación de las corbetas en el ejercicio TAPÓN 95, el itinerario del viaje fue diferente para éstas y el *Aragón*, quedando reflejados en los siguientes cuadros:

Transporte de ataque *Aragón*:

Puerto	Llegada	Salida
Marín	8 de junio	9 de junio
Rota	11 de junio	14 de junio
Las Palmas	17 de junio	20 de junio
Ceuta	22 de junio	25 de junio
Cartagena	26 de junio	28 de junio
Santander	2 de julio	4 de julio
Gijón	5 de julio	7 de julio
Marín	9 de julio	

Corbetas:

Puerto	Llegada	Salida
Marín	9 de junio	9 de junio
Rota	11 de junio	11 de junio
Melilla	22 de junio	25 de junio
La Coruña	1 de julio	3 de julio
Gijón	5 de julio	7 de julio
Marín	9 de julio	

Durante la navegación, se realizaron ejercicios de toda clase, destacando los LANTOR, efectuados en aguas de Cartagena entre los días 26 y 28, ejercicios ADEX con aviones del Ejército del Aire (uno en aguas de Cartagena, dos en las de Cádiz, y otro en aguas del Cantábrico), ejercicios de tiro con la fragata

Andalucía los días 3 y 4 de julio y ejercicios de aprovisionamiento y petróleo en la mar con el *Patiño*, a la salida de Gijón.

En todos los ejercicios la participación de los caballeros alumnos ha sido directa desde el planeamiento de tablas de órdenes a la ejecución.

De las visitas efectuadas en puerto, hay que destacar las realizadas al Tercio Gran Capitán, 1.º de la Legión en Melilla y regimientos de Artillería, Caballería e Ingenieros de la misma plaza.

El día 9 de julio desembarcaron los alumnos en la Escuela Naval Militar, iniciando los buques el regreso a sus bases, excepto la *Infanta Elena* que continuó viaje a Zeebrugge para participar en los actos de la Semana Naval Belga.

A. P. P.

Fe de error

En nuestro cuaderno del pasado mes de mayo se deslizó un error, que sin duda advirtieron nuestros lectores, al situar la ciudad chilena de Punta Arenas en la República Argentina. Valga la corrección y acepten nuestras disculpas.

Entregas

El día 16 de junio tuvo lugar en el arsenal militar de Ferrol la entrega provisional a la Armada del buque de aprovisionamiento *Patiño*.

El acto estuvo presidido por el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, don Juan José Romero Caramelo, y, por parte de la Empresa Nacional «Bazán», el presidente del Consejo de Administración, don Antonio Sánchez-Cámara Alba. Las actas de entrega fueron firmadas por el director de la factoría ferrolana, don Natalio Rodríguez, y por el vicealmirante jefe del arsenal, don Vicente Cuquerella.

El buque ha sido diseñado conjuntamente con la Marina holandesa, construyéndose dos unidades, la española en «Bazán» Ferrol y la holandesa en los astilleros Royal Schelde, cada una de ellas particularizada para las necesidades específicas de cada Marina. Desplaza 17.000 ton, tiene 165 m de eslora, 22 m de manga y 8 m de calado. Su velocidad máxima es de 20 nudos. Está preparado con cuatro estaciones de aprovisionamiento por el costado, una por la popa y con posibilidad para el aprovisionamiento vertical; dispone de hangar con capacidad para dos helicópteros pesados o tres medios. La dotación total del buque es de 180 personas.

Se ha construido mediante un sistema integrado, con lo que en el momento de su botadura, hace ahora un año, el buque estaba avanzado en un 70 por 100 de la construcción total.

Lleva el nombre del intendente general don José Patiño Rosales, que a principios del siglo XVIII se convirtió en uno de los impulsores de la Marina españo-

la con la creación de los arsenales, compañías de guardias marinas y numerosa reglamentación fundamental para la organización de la Marina en su época.

Su misión fundamental es la de proporcionar apoyo a los buques del grupo de combate mediante el suministro de combustible, víveres, repuestos y munición.

Una vez entregado provisionalmente a la Armada, han comenzado sus pruebas de aprovisionamiento real con la fragata *Andalucía* y con las corbetas que participaban en el viaje fin de curso de la Escuela Naval Militar.

A. P. P.

Disposiciones oficiales

Condecoraciones.—El Real Decreto 1323/1995, de 28 de julio (BOD núm. 164), aprueba el Reglamento de las Cruces del Mérito Militar, Mérito Naval y Mérito Aeronáutico, cuyas nuevas modalidades fueron establecidas por Ley 18/1995, de 1 de junio (véase nuestro *Noticiario* de junio pasado).

Se incluyen también en sendas disposiciones adicionales, la citación como distinguido en la Orden General y la Mención Honorífica.

G. Y.



Actos

Jura de Bandera y entrega de despachos en la Escuela Naval Militar.—El día 16 de julio, día de la Virgen del Carmen, patrona de la Armada, tuvo lugar en la Escuela Naval Militar de Marín la Jura de Bandera de los aspirantes de 1.º (Escala Superior y Escala Media) y la entrega de despachos a los alféreces de navío del Cuerpo General y tenientes de Infantería de Marina e Intendencia (Escala Superior), alféreces de fragata de la Escala Media (acceso directo) y de la Escala Media del Cuerpo de Especialistas. La promoción de Intendencia es la primera de acceso directo con titulación universitaria (licenciados en Derecho, Económicas o Empresariales) y sólo ha cursado un año en la Escuela Naval Militar.

El acto fue presidido por SS. MM. los Reyes de España, quienes llegaron a la Escuela Naval Militar a las once de la mañana, rindiéndoles los honores correspondientes. Posteriormente, Don Juan Carlos pasó revista al Batallón de Alumnos para a continuación dar comienzo los actos. Se procedió a la Jura de Bandera de los aspirantes y entrega de despachos a los nuevos oficiales, así como imposición de condecoraciones a los números uno de cada promoción. Finalizaron los actos con el desfile del Batallón de Alumnos ante Sus Majestades.

La Escuela Naval se encontraba engalanada para los actos y en sus muelles permanecía atracado el buque-escuela *Juan Sebastián de Elcano*, recién llegado de su crucero de instrucción. En bahía se encontraban fondeados el buque de aprovisionamiento *Patiño* y la fragata *Andalucía*.

A. P. P.



Otras actividades

Cierre del observatorio meteorológico de Monteventoso.—El observatorio meteorológico de Monteventoso ha sido cerrado a finales del pasado mes de junio, y sus instalaciones trasladadas a Montefaro, al otro lado de la ría de Ferrol.

El motivo principal del cierre es la concentración de unidades, puesto que en Montefaro existe un destacamento del Ejército, lo que permite una mayor vigilancia de las instalaciones.

Las nuevas instalaciones continuarán siendo atendidas por personal de la Armada, en calidad de observadores del Instituto Nacional de Meteorología.

A. P. P.



Adiestramiento en tierra de Seguridad interior, Propulsión y Electricidad en la Escuela de Energía y Propulsión de la Armada (ESEPA).—Desde principios del presente año 1995 han efectuado adiestramiento en el CISI (ESEPA) un número aproximado de 1.500 hombres pertenecientes a buques de la Flota, así como a buques y dependencias de tierra de la Zona Marítima del Cantábrico.

Para mejor aprovechamiento de las instalaciones de la ESEPA (equipos y sistemas) y en aplicación del concepto global de «Adiestramiento/Escuelas de Tierra», recientemente se ha ampliado tal actividad a los destinos de Propulsión y Electricidad de las distintas unidades a flote.

M. S. M.

Visitas

Cartagena.—Durante los días 17 al 21 de julio hizo escala en el puerto de Cartagena el destructor rumano *Marasesti*.

El buque desplaza 5.400 ton y sus dimensiones son 144 m de eslora, 14,8 de manga y 4,9 de calado. La propulsión es de cuatro motores diesel con dos ejes y su velocidad máxima es de 28 nudos.

Su armamento consta de cuatro lanzadores dobles de misiles SS-N-2C, dos montajes dobles de 76 mm, cuatro montajes dobles de 30 mm, dos tubos triples lanzatorpedos de 533 mm y un lanzador de cohetes ASW RBU-6000.

Fue botado en 1983 y entró en servicio en 1985. Durante 1992 sufrió una reconstrucción y reubicación de armamento para mejorar la estabilidad.



Destructor rumano *Marasesti* en Cartagena.

A. P. P.

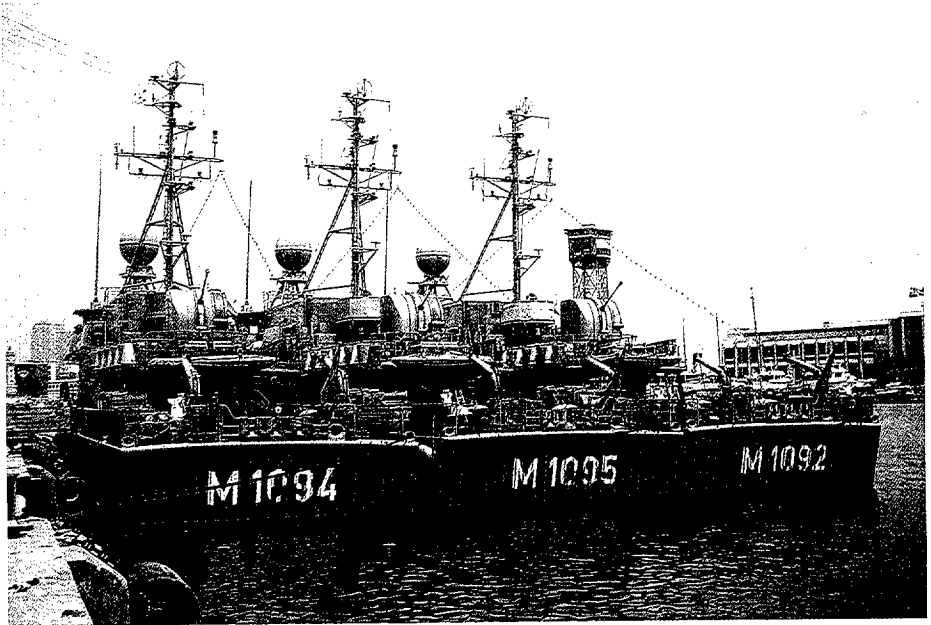


Barcelona.—Sin llegar a ser tan pródigo en visitas de buques extranjeros al puerto de Barcelona como en otros años, el verano de 1995 sí ofreció algunas de cierto interés. Las más importantes fueron:

Bundesmarine «5 Minensuchgeschwader»

El 15 de junio llegó la *5 Minensuchgeschwader* de la Bundesmarine o Marina Federal. La componían siete dragaminas costeros rápidos (MSC) del tipo 343 o clase *Hameln*, el *Hameln* (M-1092); *Auerbach* (M-1093); *Ensdorf*

(M-1094); *Überherrn* (M-1095); *Passau* (M-1096); *Laboe* (M-1097) y *Herten* (M-1099) y un cazaminas costero rápido del tipo 332, clase *Frankenthal*, el *Bad Bevensen* (M-1063), a los cuales prestaba su apoyo el *Werra*, un tender de entrega reciente. Permanecieron en Barcelona hasta el siguiente sábado 17.



Dragaminas *Ensdorf*, *Überherrn* y *Hameln*.

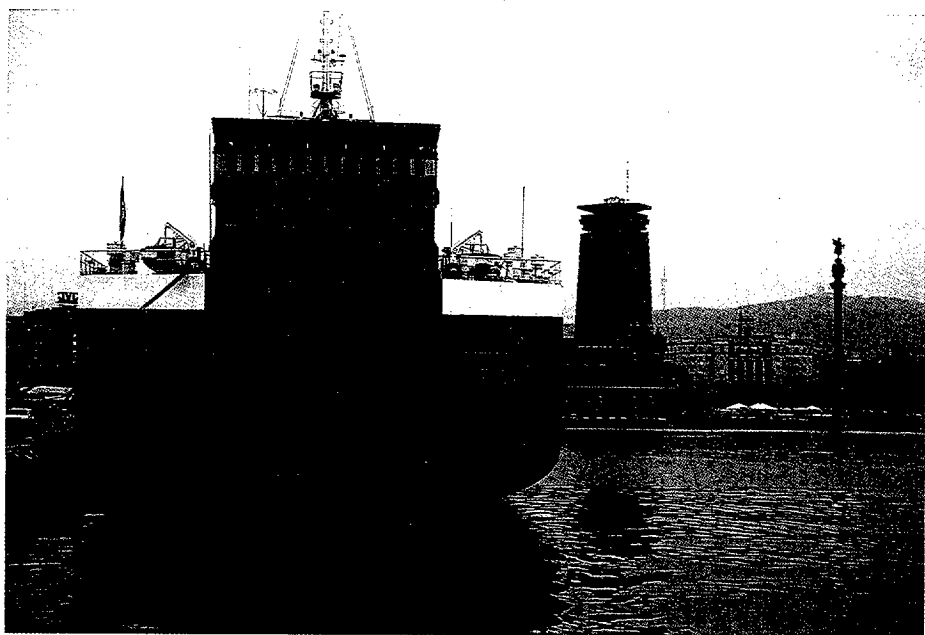
Los *Hameln*/*Frankenthal* son buques construidos en acero amagnético, con proyecto desarrollado por STN (*SystemTechnik Nord*) y construcción conjunta por un grupo de astilleros germanos (*Abeking & Rasmussen*, *Kröger* y *Lürssen*), de los que los primero y segundo construyeron tres buques por clase, y el tercero cuatro y cuatro. El proyecto data de 1985, habiendo tenido dos denominaciones distintas; en un primer momento se clasificaron como *Schelles Minenkampfboot* (buque de guerra de minas rápido), para ser posteriormente *Schenelles Minensuchboot* (dragaminas rápido) respecto a los *Hameln* M-1092; no así los *Frankenthal* que se consideraron como cazaminas desde un principio. Los buques entraron en servicio entre 1989 y 1992 (el grupo *Hameln*) y a partir de aquel año los del grupo *Frankenthal*, esperándose para el próximo diciembre la entrega del último (*Sulzbach-Rosenberg* M-1062), con lo que ambos grupos de 10 unidades quedarán completos.

Como detalles que más llaman la atención, cabe decir que los *Halmeln* están equipados también como minadores (60 minas), montando todos ellos artillería *Bofors* de 40/70 mm (dos piezas los *Halmeln* por una los

Frankenthal), así como armamento misilístico a base de SAM Stinger, con dos rampas cuádruples por buque.

Buque-escuela «Al Assad»

Permaneció amarrado del 7 al 10 de julio, siendo convocada conferencia de prensa a bordo por el almirante Abdul Hamid Yusef el sábado 8, el cual, entre otros temas, comentó que el buque realizaba un crucero de instrucción con 95 alumnos a bordo (dos promociones) con finalidad únicamente de enseñanza y formación marinera, aunque la visita a Barcelona tenía un marcado carácter turístico.



Al Assad.

El buque *Al Assad* es un antiguo Ro-Ro de construcción polaca (Polnocny, Gdansk), que navega desde 1988, y que se modificó para adaptarlo a su cometido de buque-escuela. Su base está en Latakia.

Portaaviones «Clemenceau»

Este viejo conocido de Barcelona, puerto en el que ha recalado bastantes veces, llegó en medio de la fuerte marejada ocasionada por la reanudación de las pruebas nucleares en Mururoa.

Por ello fue inevitable que diversos grupos expresasen su opinión contra tal reanudación de forma más o menos tumultuosa. Algo similar a lo sucedido el pasado 12 de agosto, en La Coruña, cuando llegaron dos buques de guerra franceses, el destructor *Aconit*, D-609, y la fragata *Lieutenant de Vaisseau Le Henaff*.

Buque-escuela turco «Cezayirli Gazi Hasan Pasa».—Alemania y Turquía son dos países que tradicionalmente mantuvieron muy buenas relaciones, sin duda es por ello que la actual Armada turca está trufada de buques construidos en Alemania, o cedidos por la Bundesmarine.

El buque-escuela *Cezayirli Gazi Hasan Pasa*, A-579, junto al gemelo *Sokullu Mehmet Pasa*, A-577, son una buena prueba de ello, ya que antes de ser transferidos fueron los buques auxiliares del dragaminas *Elbe*, A-61, y *Donau*, A-69, los cuales navegan bajo pabellón turco desde 1982 y 1977 respectivamente, después de haber sido sometidos a trabajos de adaptación a su nuevo papel de buques-escuelas con capacidad para 200 alumnos.

En este viaje figuraban 15 alumnas entre el total de 200, un hecho que traemos a estas líneas por su indudable interés.

C. B. V.



Visita a Ferrol del comandante de las Fuerzas Navales turcas.—El día 28 de junio efectuó una visita oficial a Ferrol el almirante Vural Bayarzit, comandante de las Fuerzas Navales de Turquía.

Fue recibido por el almirante jefe de la Zona Marítima del Cantábrico, don Gabriel Portal Antón, y recibió los honores reglamentarios en las inmediaciones del Cuartel General de la Zona.

Durante su estancia en Ferrol, visitó las instalaciones de la Empresa Nacional «Bazán», interesándose por el buque de apoyo logístico *Patiño*, recién entregado a la Armada, y que se encontraba atracado en la factoría ferrolana. Asimismo, cursó visita a las instalaciones del arsenal militar y finalizó su estancia con la asistencia a un almuerzo ofrecido por el almirante Portal Antón.

A. P. P.

EXTRANJERO

Alemania

Adquisición de nuevos helicópteros.—La Marina alemana va a adquirir cinco helicópteros *Super Lynx*, con una opción de compra para cinco más a la compañía Westland Helicopters, del Reino Unido. Además de estos helicópte-

ros, el ministro de Defensa contempla la posibilidad de transformar los 17 *Lynx Mk-88* existentes actualmente al más avanzado modelo *Super Lynx*. El helicóptero naval *Super Lynx* equivale al *Lynx HMA8*, recientemente adquirido por la Marina británica.

Argelia

Visita de una fragata a San Petersburgo.—La fragata de la clase *Koni Rais Kellik*, una de las tres con que cuenta la Marina argelina, hizo escala en el puerto ruso de San Petersburgo, en el mes de junio, para escoltar en el tránsito de regreso a su base de Mazalquivir al submarino clase *Kilo* que se encontraba en gran carena desde junio de 1993. Tanto en su tránsito de ida como en el de regreso, la fragata tocó en el puerto belga de Amberes; sin embargo, el submarino no entró en ningún puerto occidental. El otro submarino de la clase *Kilo* con que cuenta la Marina argelina permanece todavía en los astilleros bálticos finalizando su gran carena.

Brasil

Modernización.—La Marina brasileña ha aprobado la modernización de sus seis fragatas clase *Niteroi*, sobre todo en lo referente a su capacidad AAW. La compañía italiana Alenia Elsag Sistemi Navali proporcionará 13 radares RTN-30X de control de fuego y siete radares RAN-20S de vigilancia de superficie, además de seis sistemas Albatros/Aspide de misiles superficie-aire, todo ello por un importe de 20.000 millones de pesetas. A su vez la compañía brasileña ESCA modificará el sistema de mando de las fragatas.

China

Incidente naval.—Buques chinos y filipinos se vieron envueltos en un incidente naval cerca del arrecife Mischief, en las islas Spratley, en el mar de la China meridional a finales de mayo. El incidente que duró unos 70 minutos, ocurrió cuando la LST filipina *Benquet*, con periodistas a bordo, inspeccionaba la estructura defensiva que China había construido en el citado arrecife. Cuando los periodistas se encontraban sobrevolando las fortificaciones en un helicóptero, dos buques chinos cortaron la proa de la LST, que solicitó el auxilio de un patrullero filipino que se encontraba en las proximidades, acudiendo igualmente dos fragatas chinas, que siguieron a la LST hasta que se alejó del arrecife.

Posteriormente China protestó por la intrusión de los periodistas, considerada como una provocación. El contencioso sobre las Spratley ha fijado la

atención de la Marina filipina, que con sólo nueve anticuadas corbetas y 22 patrulleros debe vigilar un archipiélago de más de 7.000 islas, por lo que el Congreso ha autorizado un gasto de 200.000 millones de pesetas para su modernización en los próximos 15 años.



Nueva clase de destructores.—El *Zhanjiang*, primero de una serie de destructores clase *Luhu*, ha entrado recientemente en servicio en la Marina china. Construido en los astilleros de Shangai, este destructor desplaza 5.300 toneladas y es una mezcla de un proyecto nativo y de la tecnología occidental, ya que el sistema de combate incluye el radar de exploración aérea Sea Tiger de Thomson y el, también francés, sistema de misiles superficie-aire Crotale. La planta propulsora consta de dos turbinas norteamericanas LM-2500 y dos motores diesel alemanes. Su artillería consiste en un montaje doble de 100 mm a proa y cuatro montajes dobles a/a. Una segunda unidad de esta clase fue botada en 1993 y se encuentra en la fase final de alistamiento.

Cuba

Modernización de patrulleros nicaragüense.—La Marina cubana ha modernizado dos patrulleros clase *Dabur*, de procedencia israelita, que pertenecen a la Marina nicaragüense. Los buques fueron entregados en 1978, y su modernización ha consistido en un completo recorrido de casco y máquina y en la sustitución de su montaje doble de 20 mm Oerlikon por otro Browning de 12,7 mm.

Dinamarca

Modernización de submarinos.—El Ministerio de Defensa danés ha anunciado la modernización de los sensores de ESM de los submarinos de las clases *Tumleren* y *Narhvalen*. El contrato, por un importe de 1.000 millones de pesetas adjudicado a la compañía británica Racal Radar Defence Systems, permitirá a los cinco submarinos que forman parte de la Marina danesa incrementar considerablemente sus posibilidades de detección y análisis del espectro electromagnético, y es el primer paso para modernizar las ESM de los buques daneses, estando ya previsto equipar a las tres corbetas clase *Niels Juel* con el sistema Racal Sabre de ESM.

Estados Unidos

Nuevo comandante general del Cuerpo de Marines.—El teniente general Charles C. Krulack ha relevado al general Carl Mundy, el pasado 1 de julio, como comandante general del Cuerpo de Infantería de Marina de los Estados Unidos. El general Krulack era, en el momento de ser designado para ocupar la jefatura del cuerpo, el comandante de las Fuerzas de Infantería de Marina del Pacífico en Camp Smith, un cargo que también desempeñó su padre en 1968. Procedente de la Academia Naval de Annapolis, de donde salió teniente en 1964, el general Krulack estuvo dos veces en Vietnam al mando de una sección y una compañía, respectivamente. Como oficial general mandó la 10ª Brigada Expedicionaria de Infantería de Marina y la 2ª División de Infantería de Marina en Camp Lejeune; tiene fama de hombre enérgico, brillante y con una fuerte personalidad, habiendo conseguido detener las reducciones de personal del cuerpo hasta quedar en 174.000 hombres en lugar de los 159.000 previstos, gracias a sus esfuerzos como responsable del Objetivo de Fuerza.



El Senado autoriza el tercer SSN «Seawolf».—La Comisión de Defensa del Senado ha autorizado la construcción del tercer submarino de la clase *Seawolf*, con la consiguiente inyección de horas de trabajo a dos astilleros. Este tercer *Seawolf* será construido, como sus dos antecesores, en los astilleros Electric Boat de Groton, Connecticut. El costo del buque se estima en 1.500 millones de dólares.



Nuevo destructor.—El quinto destructor de la clase *Arleigh Burke* construido por los astilleros Ingalls, el USS *Ramage*, ha entrado en servicio el pasado 22 de julio. El buque, undécimo de los entregados hasta ahora de una serie de 28, está dotado del sistema *Aegis* y su desplazamiento, de 9.033 toneladas, le hace más próximo a un crucero que a un escolta. Su destino será la flota del Atlántico con base en Norfolk.



Renace la V Flota en el Golfo.—El secretario de Defensa, William Perry, ha aprobado los planes para reactivar la V Flota. Este nuevo mando operativo estará basado en Bahrein y dependerá del Mando Central de los Estados

Unidos (CENTCOM), que es responsable a su vez de las operaciones en el golfo Pérsico y océano Índico. La V Flota estará al mando del vicealmirante John Reed, que es también el comandante de las Fuerzas Navales del CENTCOM (NAVCENT). Esta reactivación de la V Flota no implica la necesidad de fuerzas adicionales o aumentar el número de buques, actualmente quince, del NAVCENT, aunque sí proporcionará una cadena de mando naval operativa flexible donde opere. La V Flota se desactivó hace 50 años, en 1947, cuatro después de su creación, para operar en el Pacífico central contra la Marina japonesa.

Holanda

Pruebas de mar del AOR «Amsterdam».—El buque de aprovisionamiento *Amsterdam*, de 17.040 toneladas y similar al español *Patiño*, inició sus pruebas de mar el pasado mes de abril, estando prevista su entrega oficial a la Marina holandesa el 7 de septiembre de este año. Este buque sustituye al *Poolster*, que fue vendido a Paquistán en julio de 1994. Está prevista la construcción de un segundo buque similar al *Amsterdam* para reemplazar al *Zuiderkruis*, construido en 1975, con objeto de seguir teniendo la posibilidad de mantener simultáneamente en la mar dos agrupaciones navales en escenarios diferentes. El *Amsterdam*, con una eslora de 166 metros, tiene una potencia de 13.120 CV y puede transportar 10.300 toneladas de carga, incluyendo 6.700 de gasoil y 1.660 de combustible para aviación. Su dotación, de 160 personas, incluye 30 mujeres.



Fatigas del material.—La fragata lanzamisiles *Tromp*, tuvo que regresar a puerto el pasado mes de junio al descubrirse una grieta en la cubierta principal, a la altura del través. Su gemela, *De Ruyter*, sufre los mismos problemas, que se están reparando durante un período de inmovilización programado. La *Tromp*, que acababa de salir de un período de inmovilización de varios meses, deberá inmovilizarse de nuevo durante tres meses para eliminar la grieta. La reparación consistirá en reemplazar los tres metros de la superestructura afectada. Este problema de fatiga del material ha impedido que la fragata se desplace a Portland para realizar su NOST (*Netherlands Operational Sea Training*) en junio.



Contrabando de guerra en el Adriático.—La fragata *Jacob van Heemskerck* interceptó recientemente en el Adriático un buque mercante de bandera liberiana que transportaba un cargamento de carros de combate rusos

T-72 procedente de un puerto malayo. El buque, de nombre MS *Konin*, había declarado un cargamento de arroz con destino al puerto esloveno de Koper. La fragata *Heemskerck* estaba asignada a la agrupación aliada de STANAVFORMED, una de las tres que operan en apoyo de la operación SHARP GUARD de vigilancia en el Adriático.

Indonesia

Nuevas transferencias de buques.—La Marina indonesia ha recibido los buques número 28 y 29 de un total de 39 que deberían ser transferidos procedentes de la Marina de la extinta República Democrática Alemana. Los buques son una corbeta de la clase *Parchim I* y una LST *Tipo 108*, y recibirán los nombres de KRI *Sutanto* (ex *Wismar*) y KRI *Teluk Berau* (ex *Eberswalde Finow*). Al finalizar todas las transferencias, Indonesia habrá recibido un total de 16 corbetas de la citada clase, denominada ahora *Kapitan Patimura*, y 12 LST *Tipo 108*, denominadas ahora clase *Frosch I*.

Italia

Nuevo radar multifunción.—La Marina italiana ha comenzado en julio de este año las pruebas de mar del nuevo radar multifunción EMPAR, que trabaja en banda G y que ha sido construido por la empresa Alenia Elsag Sistemi Navali. El prototipo ha sido instalado por el arsenal de La Spezia en la fragata *Carabiniere*, y las pruebas de mar y evaluación durarán un total de nueve meses. Desarrollado como parte del programa FSAF (*Future Surface to Air Family*), el EMPAR será instalado en un número importante de buques de superficie como parte del sistema de defensa de punto SAAM/1.

Japón

Nuevo submarino clase «Harushio».—El séptimo submarino de la clase *Harushio* mejorada, el *Asashio*, fue botado el pasado 12 de julio en los astilleros Mitsubishi en Kobe. Este submarino, de 2.850 toneladas de desplazamiento en inmersión, es el resultado de una evolución de la clase *Yuushio*, de diez unidades, y representa lo más avanzado en construcción de submarinos en el Pacífico, con sus 25 nudos de velocidad máxima y cota superior a los 350 metros. Simultáneamente con la botadura de este submarino, la Marina japonesa ha dado de baja al *Takashio*, de la clase *Uzushio* y que entró en servicio en 1976.

Reino Unido

Adquisición de 44 helicópteros HMA8.—El primero de los 44 helicópteros HMA8 de Westland, adquiridos por la Marina británica, ha entrado recientemente en servicio y será embarcado a bordo de una fragata del *Tipo 23*. Con la adición de dispositivo de identificación pasivo (PID), el HMA8 ha pasado de ser un arma ASW, como el helicóptero HAS3, a una aeronave de ataque, al estar dotado del misil Sea Skua. La factoría Westland ha iniciado también la tarea de transformar los helicópteros existentes del modelo HAS3 a la más moderna versión HMA8.

Rusia

Nuevo submarino clase «Akula».—La flota rusa del Pacífico ha recibido su séptimo submarino nuclear de ataque (SSN) *Akula*, o *Bars* según la denominación rusa. Construido en los astilleros de Komsomolks, en el río Amur, entró en servicio el 29 de julio. Este submarino desplaza 9.100 toneladas en inmersión, y cuenta con misiles SS-N-21 Sampson lanzables a través de sus tubos lanzatorpedos. Su cota máxima excede de los 400 metros.



Acuerdo entre Rusia y Ucrania sobre la Flota del mar Negro.—Moscú y Kiev han zanjado aparentemente sus disputas sobre la Flota soviética del mar Negro, en una cumbre celebrada recientemente entre los presidentes Boris Yeltsin y Leónidas Kuchma. Rusia recibirá el 81,7 por 100 de los 635 buques de la flota y Ucrania el restante, 18,3 por 100. En cuanto a los hombres que componen sus dotaciones podrán determinar libremente en qué Marina quieren servir. Las dos flotas así conformadas estarán basadas en puertos diferentes, estando la de la Federación Rusa estacionada en Sebastopol, a pesar de que este puerto forma parte de Ucrania. La Flota del mar Negro ha estado continuamente en disputa por estas dos naciones desde la desaparición de la Unión Soviética en 1991. Una comisión conjunta ruso-ucraniana vigilará la puesta en vigor de este acuerdo.



Juicio al comandante de un portaaviones.—El comandante del portaaviones *Admiral Gorshkov*, perteneciente a la Flota del Norte, se ha sentado en el banquillo, acusado de negligencia. El buque sufrió una explosión en una cámara de calderas el 2 de febrero de 1994, con el resultado de siete tripulantes muertos. A raíz de este accidente, el *Admiral Gorshkov* fue remolcado a los astilleros de Severomorsk en octubre de ese mismo año. La baja de los

aviones VSTOL *Forger* le hizo perder peso táctico, relegándolo al papel de simple portahelicópteros, por lo que la Marina rusa lo tiene en su lista de próximos desguaces.

Taiwán

Nuevos MSO de procedencia estadounidense.—El 1 de marzo entraron en servicio en la Marina de Taiwán cuatro dragaminas oceánicos de la clase *Aggressive*, los últimos de una serie de 58 construidos en los Estados Unidos después de la guerra de Corea, y que fueron paulatinamente dados de baja al entrar en servicio los nuevos cazaminas MCM-1 *Avenger*. Los nuevos nombres de los cuatro MSO son *Yung Yang* (ex USS *Implicit*), *Yung Tzu* (ex USS *Conquest*), *Yung Ku* (ex USS *Gallant*), y *Yung Te* (ex USS *Pledge*). Las cuatro unidades cuentan con el sonar VDS SQQ-14 y la rastra combinada AN/SLQ-37; sin embargo, carecen de un vehículo submarino tipo ROV.

Turquía

Turquía advierte a Grecia que no amplíe sus aguas territoriales.—El parlamento turco lanzó una dura advertencia al gobierno griego sobre su intención de extender sus aguas territoriales unilateralmente en el mar Egeo. La advertencia vino después de la aprobación por el Parlamento griego de la Convención del Mar de las Naciones Unidas, que permitía que las naciones signatarias pudiesen extender sus aguas hasta las 12 millas. La advertencia turca quiso mostrar la determinación del gobierno de no permitir una política de hechos consumados en el Egeo. Los límites de ambas naciones en este mar fueron acordados en el tratado de Paz de Lausanne de 1923, fijando las aguas territoriales en tres millas. Ankara afirma que si Atenas amplía sus aguas territoriales a 12 millas, el mar Egeo se convertiría en un lago griego, impidiendo el acceso de los buques turcos al mar abierto.

J. M. T. R.

MARINA MERCANTE

Asamblea General Ordinaria de ANAVE

A principios del pasado verano, se realizó la XVIII Asamblea General Ordinaria de la Asociación de Navieros Españoles, ANAVE, cuyo presidente, nuestro compañero don Carlos Barreda y Aldámiz-Echevarría, pronunció un

importante discurso en el que analizó, certera y objetivamente, la situación actual —nada boyante, por cierto— de nuestra Marina Mercante, y señaló, tras la enumeración de los graves problemas que la afectan, las soluciones que él en particular, y la ANAVE, en general, consideran más viables para salir a flote, y valga la expresión. Pero antes de ofrecer a nuestros lectores el resumen del contenido de este discurso, hemos de reseñar que ante la brillante y eficaz ejecutoria de don Carlos Barreda fue confirmado en su cargo de presidente de la ANAVE, por unanimidad, por un período adicional de dos años. Reciba nuestra enhorabuena.

Comenzó sus palabras el señor Barreda afirmando que si tuviera que definir en una frase la actitud del sector naviero en este último ejercicio, sería apropiado hablar de la «tenacidad para resistir». En efecto, mientras ha continuado la exigencia impuesta por un mercado de fletes plenamente abierto a escala internacional, y una muy dura competencia de los servicios de línea regular en el marco del cabotaje, las empresas han luchado para adaptar sus recursos y encontrar el equilibrio financiero bajo esas condiciones externas. Por otra parte, si bien se ha experimentado una cierta estabilidad en términos de tonelaje de flota controlado y en número de buques, el pabellón español había seguido perdiendo tonelaje durante este último año en una cifra en torno al 10 por 100.

Señaló alguno de los retos más inmediatos para las empresas, ya que nos encontramos a un plazo muy próximo de apertura de los tráficos denominados estratégicos en el área continental. Se trata del último tráfico de cabotaje peninsular que se abre por mandato comunitario.

Como consecuencia de todos estos factores y otros más que sería prolijo enumerar, indicó que resulta imprescindible un marco estable que permita el compromiso de inversión de las empresas, y reconoció el valor del debate suscitado en el seno de la ANAVE para definir las bases de prestación del servicio dentro del sistema de autorización previsto por la ley de 1992 en este sentido, y pidió un trámite rápido de aprobación del decreto regulador que sirva de referencia legal en el proceso.

Otro aspecto muy importante que destacó claramente es que un factor o enfoque vital para mantener los buques bajo pabellón nacional es dotar al Registro Especial de todas aquellas características que, por estar disponibles en numerosos segundos registros comunitarios, resultan claves para que sean un punto de referencia como potencial registro de buques. Por consiguiente, hay que tener en cuenta que si no sirve para atraer buques de terceros registros, acabará perdiendo los que se transfieran desde el primer registro español.

Por último, definió como objetivo concreto y prioritario la posibilidad de renovación de la flota española, que cuenta con una edad media de 18 años. En este sentido recordó que el papel de los navieros en este proyecto es constituir un fondo común que garantice la liquidez del sistema, y la petición de aportación del Estado de un aval complementario que sea como un segundo nivel de

cobertura en el libramiento de esas garantías. No obstante, advirtió que no debe confundirse un fondo propio de las empresas navieras ni su finalidad, la inversión para la renovación de la flota, con otro mecanismo financiero de apoyo a la construcción naval, ya que este último tiene un objetivo distinto muy claro como es el posibilitar contratos internacionales para los astilleros españoles.

Con ello, con el fondo propio de las empresas navieras, se conseguiría potenciar nuestra flota mercante y sacarla del nivel negativo en que se encuentra en la actualidad. Sirva de ejemplo indicar que en 1994 la flota de pabellón alemán creció en un 14 por 100, la de Holanda en un siete por 100, la del Reino Unido en un 13 por 100, la de Dinamarca un ocho por 100, mientras que la de España retrocedió en más de un 10 por 100.

J. L. T.

MARINA DE PESCA

Una espera interminable

Poco, por desgracia, hay que decir acerca de la antes mencionada tormenta político-diplomática que mantiene a nuestros buques pesqueros amarrados en sus respectivos puertos desde el pasado mes de mayo, con el grave deterioro económico que ello supone al no poder faenar en sus caladeros habituales del banco sahariano, a lo que hay que añadir el deterioro físico de los barcos en sí al estar inmovilizados.

El anterior acuerdo pesquero con Marruecos comprendía el período 1992-1996, pero por exigencias marroquíes, basadas en la conservación de los recursos del caladero, quedó reducido en un año. Durante las negociaciones previas a dicho acuerdo, que duraron varios meses, entre 1991 y 1992, la flota comunitaria pudo seguir faenando en aquellas aguas, cosa que no ocurre ahora, y cuando a finales del pasado agosto parecía que las posturas de Rabat y de la Unión Europea se acercaban lo suficiente para cristalizar en un entendimiento, la inflexibilidad inesperada, en aquellos momentos, de los representantes marroquíes hizo que se rompieran las negociaciones *sine die*, ya que en estas condiciones la Unión Europea estimaba que se había llegado a un límite intolerable. Pero, ¿cuál es el motivo de esta cerrada inflexibilidad en las propuestas de Rabat? Algunos comentaristas políticos suponen que Marruecos está manejando este tema de la pesca, que en su mayor parte afecta solamente a España, como herramienta de presión para conseguir las mayores ventajas en las siguientes negociaciones relativas a alcanzar un acuerdo preferencial con

la Unión Europea, acuerdo que tendría un ámbito y alcance muy superior al específico de la pesca. Esperemos que las autoridades de la Unión Europea no sean permeables a esta coacción.

Según datos aparecidos en la prensa diaria, la flota española afectada por esta grave crisis se distribuye del siguiente modo:

Lugares	Número de buques	Tripulantes
<i>Galicia</i>		
Santa Eugenia	63	756
Bayona	1	12
La Guardia	29	165
<i>Levante</i>		
Altea	4	28
Campello	11	167
Santa Pola	10	96
<i>Canarias</i>		
Puerto de la Luz	148	2.488
Arrecife	17	234
Puerto del Rosario	3	36
St. Cruz de Tenerife	12	128
<i>Ceuta</i>	21	117
<i>Melilla</i>	4	49
<i>Andalucía</i>		
Algeciras	100	1.040
Ayamonte	1	18
Almería	38	390
Barbate	39	740
Huelva	18	165
Isla Cristina	8	87
Lepe	12	72
Málaga	19	198
Pto. Sta. María	16	280
Sanlúcar	6	56
Tarifa	5	35

Por último, reseñamos la propuesta marroquí que ha permanecido invariable durante todo este largo e infructuoso proceso, y la contraoferta de la Unión Europea a finales de agosto, cuando se interrumpieron las negociaciones:

Propuesta marroquí:

- Reducción del nivel de capturas (65 por 100 en cefalópodos, 50 por 100 en arrastre y 30 por 100 en el resto).
- Descarga obligatoria en los puertos marroquíes.
- Mínimo del 35 por 100 de marroquíes en las tripulaciones de los pesqueros de la Unión Europea.
- Duplicar el precio de los cánones y licencias.
- Mínimo de dos meses de parada biológica en todas las pesquerías.

Oferta de la Unión Europea:

- Menor reducción, 5 por 100 en cefalópodos, 5 por 100 en palangre y 10 por 100 en arrastre.
- Sólo barcos grandes.
- Posible en los pesqueros de altura.
- Negociable un aumento menos fuerte.
- Aceptada.

J. L. T.

CONSTRUCCIÓN NAVAL

La reconversión

El sector de la Construcción Naval tampoco se encuentra boyante en estos momentos, al igual que el ya reseñado anteriormente de la Marina Mercante, y no digamos el de la Pesca, sobre el cual los negros nubarrones que se le echaban encima se han convertido en una auténtica tempestad, pero de ello hablaremos más adelante. La crisis que pesa sobre la Construcción Naval ha conducido a una reconversión que no satisface a los trabajadores. Veamos: ¿en qué consiste la reconversión? El INI —hoy también «reconvertido»— entiende que es necesario reducir la plantilla total actual de los astilleros públicos a menos de la mitad, rediseñar las fórmulas de suministros y encontrar nuevos suministradores, y todo ello antes de 1998, que constituye la fecha tope a partir de la cual las factorías navales no podrán recibir dinero público. El criterio de los trabajadores es que el problema no se resuelve despidiendo al personal.

En 1984 tuvo lugar la primera reconversión, en unos momentos en que la plantilla de los astilleros públicos se elevaba a unos 28.500 trabajadores. En 1988 se inició otro proceso de ajuste de plantillas. En la actualidad, la plantilla global de estos astilleros es de unas 10.000 personas, y las previsiones de este tercer reajuste apuntan a una plantilla de 4.900 trabajadores. Los astilleros afectados son: Puerto Real, Cádiz, Sevilla y Sestao (todos ellos de Astilleros Españoles), Astano, Barreras (Vigo), Astander (Santander), Juliana (Gijón) y la planta de motores de Manises (Valencia). En todas las ciudades afectadas, e incluso en el ámbito de los gobiernos autonómicos, las protestas no se han hecho esperar. Algunos sectores estiman que la nueva reconversión dejará la plantilla no sólo en la mitad, como ya se ha dicho, sino también en unos niveles de edad que harán inviable la empresa, ya que desde hace años no se contrata a personal, y es difícil encontrar operarios cualificados con edad inferior a los cuarenta años.

Por otra parte, es de destacar que este plan de reconversión afecta también a las empresas auxiliares o suministradoras. En el texto del Plan de Reconversión se dedica un apartado a estas empresas, a las que se tacha de no tener el suficiente bagaje tecnológico. Por ello, se contemplan una serie de medidas para rebajar el coste que suponen los suministros, y la primera decisión a este respecto es la de abrir los suministros a la competencia internacional y adquirirlos al mejor postor, dentro de unas estrictas especificaciones. También se considera la conveniencia de dejar de comprar piezas e implantar lo que es normal en la industria automovilística: comprar componentes enteros.

La reestructuración de plantillas prevista por el plan dejaría a los astilleros públicos en la siguiente situación de personal:

Astilleros	Plantilla actual	Nueva plantilla	Excedentes
Puerto Real	2.031	1.324	707
Cádiz	615	Cierre	615
Sevilla	679	Cierre	679
Sestao	2.485	1.090	1.395
Astano	1.971	1.082	889
Barreras	457	355	122
Astander	433	217	216
Juliana	720	375	345
Manises: se compensará la reducción de plantilla (114 operarios) con la creación de un centro tecnológico.			

(Estos datos se han tomado de los publicados en distintos medios de comunicación.)

En el momento de cerrar esta información, no se han puesto de acuerdo sindicatos y empresas para alcanzar un compromiso que haga viable el Plan Estratégico de Competitividad del Ministerio de Industria. Uno de los puntos hasta ahora insalvables es que los sindicatos entienden que los despidos deben arbitrarse únicamente a través de las prejubilaciones, mientras que las empresas se inclinan por las bajas incentivadas, además de un determinado porcentaje de prejubilación.

J. L. T.

Actividades de Astano

El día 28 de agosto tuvo lugar en la factoría de Astano, en Fene (La Coruña), la botadura del cuerpo central de la unidad de almacenamiento de crudo *Petrojarl IV*. Esta parte, de nueva construcción, será ensamblada a la proa y popa del buque ruso *Anadyr*, que había sido seccionado previamente en tres partes. Esta operación de seccionado de buques, para incorporar una parte nueva ya fue realizada por Astano en 1982 con cuatro portacontenedores de la compañía «Trasatlántica».

Una vez finalizado, el *Petrojarl IV* operará en los campos petrolíferos del mar del Norte bajo control de la compañía noruega Golar Nor Offshore, concesionaria de British Petroleum. Las características del buque final son 250 m de eslora, 34 m de manga, 19,1 m de puntal, capacidad de producción de crudo de 85.000 barriles y capacidad de carga 300.000 barriles.

Astano ha realizado en los últimos años diversos pedidos de unidades *Offshore*, similares al buque actualmente en construcción, consiguiendo un gran nivel de competitividad a nivel mundial.

A. P. P.

Capitanías Marítimas

La Ley 27/1992 de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, faculta al gobierno para constituir las Capitanías Marítimas, así como fijar su estructura y competencias. De conformidad con ello, el Real Decreto 1.246/1995, de 14 de julio (BOE núm. 182), regula la constitución y creación de dichas capitanías, determinando los requisitos y procedimientos de creación, dependencia orgánica y clasificación, su estructura orgánica y funciones. Asimismo se dispone que las comandancias y ayudantías de Marina cesarán en el ejercicio de las funciones que en materia de Marina Mercante venían desempeñando, pasando éstas a ser ejercidas por las nuevas Capitanías Marítimas.

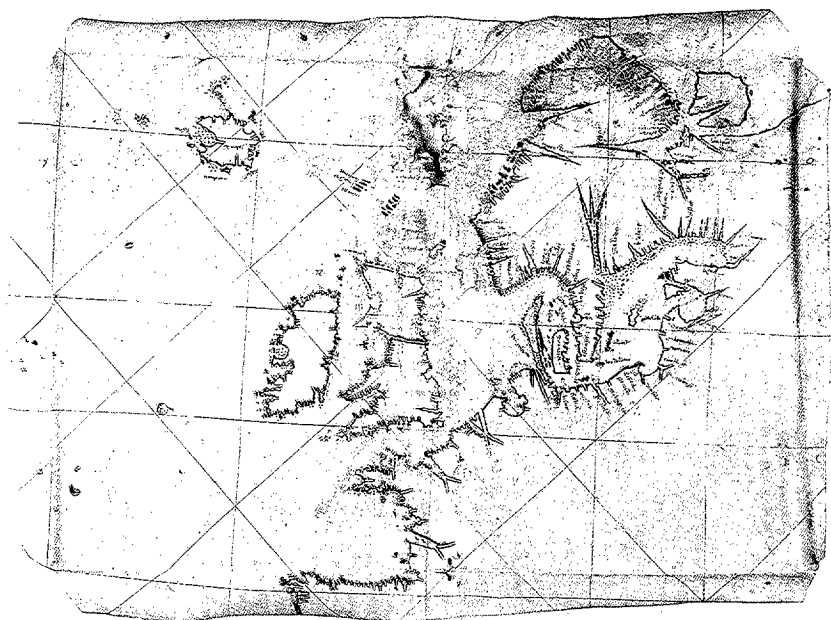
T. T.

CULTURA NAVAL

Adquisición de un valioso portulano para el Museo Naval de Madrid

Autorizado por la Junta de Clasificación, Adquisición y Valoración del Ministerio de Cultura, ha sido adquirido, con destino al Museo Naval de Madrid, un portulano, o carta náutica, datado hacia el primer tercio del siglo XVI. Por sus características se trata de una pieza rarísima de elevado valor histórico, ya que no aparece ningún ejemplar similar en los catálogos del Archivo General de Simancas, Palacio Real, Biblioteca Nacional y Servicio Geográfico del Ejército, pues la zona representada en el portulano no era habitual en las navegaciones españolas y, por tanto, tampoco era objeto de representación cartográfica.

Se trata de una carta plana de navegación que abarca desde la costa norte de la península Ibérica hasta la costa norte de los países escandinavos, en la que figuran marcadas dos derrotas, la del Báltico y la del Atlántico norte. En la carta están señalados los rumbos, los meridianos y los paralelos, no existiendo topónimos más que de la península de Jutlandia hacia el norte, todos ellos en español.



MUSEO NAVAL PM-3

El pergamino que contiene la carta ha servido durante siglos de encuadernación a la edición de las «Obras de Eulogio de Toledo», impresas en Alcalá en 1574, lo que puede ser un indicio de que hacia fines del siglo la carta había dejado ya de utilizarse.

Edición en CD Rom de los catálogos del Archivo Histórico del Museo Naval de Madrid

El Archivo Histórico del Museo Naval de Madrid guarda una de las colecciones documentales más importantes del mundo, para el conocimiento e investigación de la historia de la navegación española y americana. Los documentos contenidos en él son, al mismo tiempo, una de las principales fuentes para el estudio de las expediciones científicas españolas y extranjeras realizadas en América y en otros lugares, como Extremo Oriente, Oceanía, etc. Son de especial interés por la rica información que proporcionan sobre aspectos de botánica, antropología, etnografía, historia y geografía.

Cabe destacar, al mismo tiempo, que la mayoría de los fondos documentales de este archivo están perfectamente catalogados y conservados, lo que facilita cualquier acción tendente a su reproducción y difusión.

Conscientes de la importancia de este archivo, el Museo Naval y el Instituto Histórico Tavera, a través de su Sector Operativo DOCUMAP (Reproducción documental MAPFRE), han iniciado desde hace unos meses la reproducción digital de parte de sus fondos, con el objeto de facilitar su consulta y difusión a través de CD Rom, de tal forma que investigadores de todo el mundo puedan acceder fácilmente a esta información. Hasta la fecha se han digitalizado 500.000 imágenes de documentos del Fondo Vargas Ponce, pero se espera que al finalizar el año el total reproducido sea de 700.000 imágenes.

Paralelamente a la acción de reproducción digital de documentos manuscritos del Archivo Histórico del Museo Naval, se va a editar posiblemente dentro de 1995, también en CD Rom, la totalidad de los catálogos impresos y mecanografiados de este archivo, con el objeto de ser una herramienta que permita en el futuro, a cualquier investigador especializado, acceder a la totalidad de su información.

La edición digital de estos catálogos se ha planteado a través de PUBLIMAP del Instituto Histórico Tavera, que ha estudiado en profundidad la mejor manera de procesar la información contenida en estos materiales. Se trata de que, a través de este CD Rom, el investigador acceda fácilmente a las referencias catalográficas de los documentos de este archivo.

El proceso diseñado por PUBLIMAP se basa en un sistema que combina la digitalización en imagen con la indización a texto libre. Se seguirán los siguientes pasos:

- Recopilación de todos los instrumentos de descripción de fondos documentales de este archivo, tanto los impresos como los inéditos.
- Organización del material catalográfico recogido de acuerdo a los criterios de estructuración general del archivo, como, por ejemplo, series, subseries, fondos, etc.
- Elaboración de índices con criterios uniformes de todo aquel material que carezca de ellos, con el objeto de facilitar posteriormente la recuperación de información.
- Digitalización en imagen de la totalidad de los catálogos de acuerdo a los criterios establecidos anteriormente.
- Digitalización en texto ASCII de los índices cronológicos, temáticos, toponímicos o de cualquier otra naturaleza de todos los catálogos digitalizados en imagen, con el objeto de estructurar una base de datos con posibilidad de búsqueda a texto libre o por campo específico.
- Edición del CD Rom de los catálogos del Archivo Histórico del Museo Naval de Madrid.

El sistema anteriormente planteado permitirá al investigador realizar búsquedas automáticas a través de los índices informatizados de los catálogos y, al mismo tiempo, si lo desea, consultarlos en imagen y reimprimirlos, parcial o totalmente, con la posibilidad de tenerlos en papel, exactamente igual que los originales.

Los catálogos del Archivo Histórico del Museo Naval de Madrid en CD Rom serán un instrumento de gran utilidad para los investigadores de todo el mundo interesados en este archivo, porque recopilará un material que hasta la fecha sólo podía encontrarse en su totalidad en el propio archivo y porque además, a través de este sistema, podrán acceder a él de forma sencilla, conociendo la riqueza de sus fondos. Este interés se ampliará cuando estén digitalizados los documentos históricos a que corresponden los catálogos, habiéndose así logrado la informatización integral de un archivo de interés universal. Estos CD Rom's serán donados a instituciones interesadas en ellos.

Exposición

Entre los días 30 de mayo y 12 de octubre, y en los locales de la Fundación Central Hispano de Madrid, se realizó una exposición que, con el título de «El *San Diego*. Un tesoro bajo el mar», se refiere a este galeón, hundido el año 1600 frente a las costa de Filipinas, en combate con unos navíos holandeses.

La exposición se estructuró en siete grandes temas:

- *El contexto histórico*, recuerdos de la época, las rutas de la seda, de las especias, etc.

- *La construcción naval y las técnicas de la navegación*, «restos de la tripulación, formados por fragmentos óseos de veinte esqueletos», un astrolabio y una aguja náutica.
- *Las armas*, en su mayoría armas ligeras españolas, con algún sable japonés, balas de mosquete y palanquetas, corazas, morriones de bronce y buen número de arreos para puñales y espadas.
- *La bodega*, cerca de 800 tinajas para conservar agua dulce, aceites y alimentos, varios utensilios de cocina, lámparas, restos de carne y frutas.
- *La artillería*, catorce cañones de bronce con su correspondiente munición, de los que



Dos pucheros de barro filipinos; en primer plano, cerámica indígena decorada con fragmentos de porcelana colocada delante de un mortero de bronce con su mazo. Al fondo, tinaja Swatow en porcelana azul y blanca y una tinaja Tradescant sobre la que está apoyada una pequeña tinaja española.



Astrolabio.

sólo se exponen los seis más bellos y mejor conservados.

- *La proyección: La excavación submarina*, trabajos en los que se recogieron más de 5.000 objetos.
- *El tesoro: La porcelana, la orfebrería, el cristal y las joyas*, que revelan las lujosas costumbres de la aristocracia española a bordo de un navío..., así como los intercambios de objetos de arte entre Asia y América.

Nuestra REVISTA, en su número de octubre de 1993, ya daba la noticia en la que informaba que «un equipo de arqueólogos franceses... ha rescatado un importante tesoro de un galeón hundido, el *San Diego*, en las costas de la isla Fortuna, en Filipinas... La expedición, que comenzó en 1992, supone una gran contribución histórica dado que posibilitaría conocer el modo de vida del siglo XVII».

Se halla patrocinada ésta por CEPSA y ELF y promovida por la AFAA (*Ministère des Affaires Etrangères*) en coordinación con el Museo Nacional de Filipinas y la colaboración de la Fundación Central Hispano.

F.

XXIV Semana Internacional de Cine Naval y del Mar

Entre los días 15 y 25 de julio se celebró en Cartagena la XXIV edición de la Semana Internacional del Cine Naval y del Mar. En ésta se proyectaron exclusivamente largometrajes, quedando la sección de documentales y cortometrajes para el próximo mes de noviembre.

En la sección oficial se proyectaron los siguientes títulos:

«Río Salvaje»; «Pólvora roja, pólvora verde»; «Sinfonía de soledad»; «Querido diario»; «Donde el cielo termina»; «Morirás en Chafarinas»; «El Rey del río»; «Rob Roy»; «Persecución mortal»; «Sálvate si puedes»; «Freda y Camila»; «El regreso del viento del Norte».

La película ganadora de la Carabela de Plata fue la producción española de Pedro Olea «Morirás en Chafarinas»; asimismo, esta película recibió el premio a la mejor música. El premio especial del jurado fue para «El regreso del viento del Norte»; la mejor realización para «Pólvora roja, pólvora verde»; la mejor fotografía para «El Rey del río» y el mejor guión para «Sinfonía de soledad».

El festival se inauguró el día 15 en el Auditorio del Parque Torres cartagenero, con la proyección de una serie de doce cortos del cineasta francés Georges Méliès (1861-1938).

Como actividades complementarias del festival se celebraron varias regatas de yates y cruceros y se proyectó un ciclo dedicado a la actriz Esperanza Roy. Las películas de la sección oficial se proyectaron, además de en Cartagena, en varios cines de La Manga, Mazarrón y Playa Honda.

La semana cinematográfica fue clausurada el día 25 con el acto homenaje a Isaac Peral y la entrega de premios en el Auditorio del Parque Torres de Cartagena.

A. P. P.

Homenaje a Isaac Peral en Cartagena

En la tarde del día 25 de julio se celebró en Cartagena el homenaje a don Isaac Peral y Caballero con motivo del centenario de su muerte. El acto estaba encuadrado como colofón de la XXIV Semana Internacional del Cine Naval y del Mar.

El homenaje comenzó con la exhibición de la Patrulla Acrobática Paracaidista del Ejército del Aire que se lanzó sobre el puerto comercial. A continuación, la Coral Carthagonova y la Banda de Música de Infantería de Marina del Tercio de Levante interpretaron diversas obras, entre ellas el «Himno del submarinista».

Al arriado de bandera se interpretó el Himno Nacional; la batería del Regimiento de Artillería Antiaérea núm. 73 dio 21 salvas de ordenanza; el actor Narciso Ibáñez Menta pronunció una oración y la actriz Esperanza Roy lanzó a la mar una corona de flores en recuerdo del ilustre marino. Finalizó el acto con el canto de la Salve Marinera.

En las aguas del puerto cartagenero estuvo presente el submarino *Delfín* con su dotación en «Br. y Er. de guardia» y el remolcador de Salvamento Marítimo *Off Valencia* como buque de autoridades. Numeroso público se congregó en la explanada de las nuevas instalaciones portuarias para seguir el desarrollo de los actos y realzarlo en su presencia.

A. P. P.

Premios «Virgen del Carmen»

La Orden delegada de AJEMA núm. 600/38777, de 13 de julio (BOD núm. 140), dispone se otorguen los Premios «Virgen del Carmen» correspondientes a 1995 siguientes:

1.1 Premio «Del Mar» (libros): *ex aequo* a don Francisco de Solano Pérez Lila y a don Manuel Gracia Rivas, por sus trabajos «El científico Antonio de Ulloa: Biografía de un marino», e «Historia de la Sanidad Naval Española», respectivamente, y en una cuantía de 750.000 pesetas para cada uno.

1.2 Premio «Elcano» (periodismo escrito y audiovisual): se declara desierto.

1.3 Premio «Universidad»: premio de 300.000 pesetas a doña Mirella Romero Recio por su trabajo titulado «Navegación y sociedad en la época homérica y el arcaísmo griego».

1.4 Premio «Poesía del Mar»: premio de 200.000 pesetas a don Alfredo Díaz de Cerio por su poema titulado «El mar de nuestros sueños».

1.5 Premio «Juventud marinera»: un equipo de sonido de alta fidelidad a don Jorge Otero Albiol, alumno del Colegio Salesiano «San Ignacio», de

Cádiz, por su trabajo titulado «La Marina de nuestros tiempos», y diploma al director de dicho centro.

1.6 Diploma de Honor: a don Jaime Carrau Oleascoaga, de la empresa «Carrau y Cía.», de la República Oriental del Uruguay, por su destacada contribución al fomento de los intereses marítimos españoles.

Fundación Alvargonzález

Por Orden 600/38832 de 31 de julio (BOD núm. 161):

Se otorga la Beca de Investigación Fundación Alvargonzález, correspondiente a la convocatoria de 1995 al Gabinete de Estudios Históricos de la Ingeniería Naval y Oceánica (NAVALIA), en la persona de su presidente, don Cruz Apestegui Cardenal, por el proyecto «Identificación y Catalogación de modelos de astilleros en el Museo Naval de Madrid».

G. Y.

XXXIII Feria de Muestras del Noroeste

El día 8 de julio se inauguró la XXXIII Feria de Muestras del Noroeste, en el recinto ferial de Punta Arnela-La Malata, en Ferrol.

Como es habitual, la Armada estuvo presente con su pabellón permanente, y con la celebración del Día de la Armada. Este año se desplegó una exposición estática de vehículos y material de Infantería de Marina del Tercio Norte, diversos modelos didácticos de motores y turbinas y material de contraincendios y seguridad interior de la Escuela de Energía y Propulsión, modelos de los diferentes tipos de buques en servicio en nuestra Flota, material del Núcleo de Buceo y un panel explicativo del acceso a la Armada a través de las clases de Marinería y Tropa Profesionales. Además, diferentes vídeos mostraban la vida en las escuelas y a bordo de nuestras unidades.

También el Ejército de Tierra participó con unos paneles explicativos de diversas actividades de los grupos de Operaciones Especiales de la Región y vehículos del Regimiento de Artillería.

La exposición permaneció abierta hasta el día 16 de julio.

A. P. P.



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.



LIBROS

VARIOS: Todo sobre el Servicio Militar.—Editado por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Defensa. Madrid.

La Dirección General del Servicio Militar ha editado esta obra que consta de dos volúmenes y un apéndice, para alcanzar los siguientes objetivos:

- Ofrecer a los ayuntamientos y sus delegaciones especializadas una guía y síntesis de las operaciones de reclutamiento para el Servicio Militar.
- Ampliar las posibilidades de información a los jóvenes, y ciudadanos en general, para facilitar el cumplimiento de las obligaciones en relación con el alistamiento y realización de dicho servicio.
- Continuar una labor de colaboración dirigida a apoyar el llevar a cabo las tareas de los ayuntamientos en materia de reclutamiento e información al ciudadano.

Toda la reglamentación inherente al Servicio Militar ha sufrido sustanciales modificaciones en muchos órdenes en los últimos años, y estos dos volúmenes, dirigidos, el primero a informar específicamente sobre las tareas de reclutamiento, y el segundo dedicado al Servicio Militar propiamente dicho, exponen de forma clara todos los aspectos de este servicio, recogiendo toda la legislación al respecto y las aclaraciones pertinentes. Aunque se trata más bien de una guía de gestión e información para las corporaciones locales, es de indudable interés para todos aquellos que vayan a hacer el Servicio Militar.

J. L. T.

TODD, Emmanuel: **La invención de Europa**—Traducción de Juana Bignozzi. Tusquets editores. Barcelona, 1995.

Se ha escrito mucho acerca de la integración, o mejor dicho, invención de la Europa contemporánea. En realidad, esta invención no es de ahora, sino que data de tiempos anteriores al comienzo de la Edad Moderna. Encuadrando su pensamiento en estos parámetros, el autor va explicando cómo se constituyó Europa y su fundamental diversidad, debido a que las poblaciones que la conforman no vivieron al mismo ritmo y de la misma manera, y va analizando los grandes movimientos históricos, como fueron, por ejemplo, la reforma religiosa, la industrialización, el nacimiento y fin de las ideologías totalitarias, las pasadas y actuales guerras étnicas y de religión, etcétera. Culmina su estudio en el listón de 1990, en que se produce la descomposición de las ideologías en una atmósfera de paz civil. Ello implica la desaparición, en cierto modo, y en el aspecto oficial de las grandes diferencias, con lo que se serena el juego político. Sin embargo, al acercarnos ahora al año 2000, el Islam es el que encarna en el inconsciente colectivo de las diferentes naciones de Europa —¡qué atrás y difuminado va quedando Maastricht!— la idea de diferencia. Entonces, irónicamente, la diferencia musulmana en una Europa que a pesar de todo busca la unidad está a punto de revelar la persistencia de diferencias fundamentales entre las culturas europeas.

Estimamos que este libro es un elemento esclarecedor y de gran ayuda para intentar comprender y asimilar por los propios europeos lo que en realidad ha sido y es actualmente nuestra Europa, con sus virtudes y defectos, que de todo ha habido y sigue habiendo.

J. L. T.



VARIOS: **Manual de Operaciones de Paz**.—Editado por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Defensa, 1995; 360 págs.

La redacción de este libro ha corrido a cargo de un grupo de trabajo dirigido por el general de brigada de Infantería de Marina don Juan A. Martínez Esparza Valiente, subdirector general de Asuntos Internacionales del Ministerio de Defensa, y constituido por el teniente coronel de Infantería don José Prieto Martínez, teniente coronel de Caballería don José Monasterio Rentería y comandante de Artillería don José Quevedo Ruiz, bajo la supervisión del director general de Política de Defensa, general don Víctor Suanzes Pardo.

Se articula en trece capítulos y cuatro anexos; los tres primeros capítulos se refieren a los antecedentes y organización de las Naciones Unidas y sus Operaciones de Paz; el cuarto y quinto, a la participación española en estas operaciones, cómo se establecen, su estructura, logística y financiación; los undécimo y duodécimo tratan de las organizaciones regionales y, finalmente, el capítulo decimotercero trata del futuro de las Operaciones de Paz, terminando en unas conclusiones de indudable interés con vistas a la corrección de los inconvenientes que hoy se observan, poniendo de relieve que no hay una fórmula única para estas operaciones, ni éstas resuelven por sí solas los problemas de seguridad en el mundo; a este fin se sugieren varias acciones tendentes a lograr su mayor eficacia a la luz de las experiencias más recientes.

G. Y.



BARGONI, Franco: **La Participación Naval Italiana en la Guerra Civil Española (1936-1939)**.—Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid, 1955; 582 págs.

De la versión original publicada por el «Ufficio Storico della Marina Militare» con el título «L'Impegno Navale Italiano durante la Guerra Civile Spagnola 1936-1939» (Roma, 1992) ya dimos noticia en esta misma sección de nuestro cuaderno de noviembre de 1994. La esperada y necesaria traducción de esta importante obra, que ha tenido el acierto de editar el Instituto de Historia y Cultura Naval, a la que aquí nos referimos, sigue fielmente el texto original, incluido su formato, ilustraciones y demás detalles, excepto la portada, incluyendo la entidad editora en ciertos casos alguna nota aclaratoria, principalmente referida a la transcripción errónea de algunos nombres españoles en el texto original. En cuanto al contenido del libro, nos remitimos a lo que ya dijimos al comentar la edición italiana, con la seguridad de que las aportaciones históricas que contiene hallarán mayor difusión en nuestro país a través de la traducción que ahora saludamos, que merecerá, sin la menor duda, la atención de los muchos estudiosos de nuestra Historia, ya no tan reciente, tema que, por cierto, no está ni mucho menos agotado, en especial en lo referente a sus aspectos navales.

T. T.



INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL: **Cuadernos Monográficos.**

Organizado por el Instituto de Historia y Cultura Naval a través de sus Jornadas de Historia Marítima, se celebró un seminario titulado «Después de la Gran Armada: La historia desconocida (1588-16)», al que asistieron, además de historiadores españoles, conocedores del tema, dos británicos, un holandés y una irlandesa, quienes participaron en el ciclo de conferencias celebrados en abril de 1993.

Dado el interés e importancia de este ciclo, el Instituto de Historia y Cultura Naval reunió estas conferencias en uno de sus cuadernos monográficos; hace éste el número 20, con el siguiente *Sumario*:

Los refugiados ingleses. Un proyecto inédito para invadir Inglaterra (1594-1596), por Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, vicepresidente de la Comisión Internacional de Historia Marítima; *La Expedición Española a Irlanda en 1601*, por Micheline Kerney Walsh, profesora de la Universidad de Dublín; *La Campaña de Bretaña*, por Manuel Gracia Rivas, historiador e investigador naval. *English Naval Strategy in the 1590s*, por Simon Adams, profesor de Historia de la Universidad de Strathclyde. *La Carrera de Indias después de 1588*, por Francisco de Solano, profesor del C E H del CESIC. *The growth of a Nation: the Netherlands after the Spanish Armada Campaign of 1588*, por J. C. A. Schokkenbroek, director del Scheepuarrthuseum de Amsterdam. *Agotamiento y decadencia del dominio atlántico*, por José Cervera Pery, historiador, director de la «Revista de Historia Naval». Cierran el cuaderno unas *Palabras finales del Almirante Director del Instituto de Historia y Cultura Naval*.

Los títulos y los autores dan fe de la importancia del tema.

F.



NADAL DE UHLER, Manuel: **Vela y Motor (Titulín)**.—Editorial Noray, 1995; 94 págs.

Responde este librito a las cuestiones que el navegante deportivo debe conocer para examinarse del título náutico más elemental, el conocido como «Titulín para vela y motor», oficialmente «Autorización Federativa para el manejo de embarcaciones de vela o motor».

Básicamente se atiende, pues, al programa para la superación del referido examen, pero buscando una forma amena y muy gráfica de expresión que lo

haga accesible y atractivo al candidato a dicho título, que, mayoritariamente ha de ser muy joven; todo ello fruto de la larga experiencia didáctica del autor en esta materia, que ya conocíamos a través de su obra «Náutica Deportiva», comentada anteriormente en estas páginas, orientada al título de Patrón de Embarcaciones de Recreo (véase *Libros y Revistas*, enero, 1994).

El libro se divide en tres secciones: *I. Vela y Motor* (Extracto del Reglamento Internacional de Abordajes, Tecnología Naval y Primeros Auxilios); *II. Vela* (Tecnología vélica, técnica y propulsión a vela); *III. Motor* (Motores, partes y funcionamiento, mantenimiento y utilización de los motores) y cuatro apéndices: *Programa, Los exámenes, Federaciones y Casos prácticos*.

La claridad y sistemática en la exposición y la profusión de ilustraciones hacen de este libro un valioso elemento para adquirir los primeros conocimientos náuticos al aficionado incipiente y superar el examen que le permita la obtención del «Titulín», al tiempo que ayudará como guía para la enseñanza a los instructores y monitores en las múltiples escuelas de navegación deportiva que proliferan en nuestras costas, en cuyas bibliotecas, por reducidas que sean, no podrá faltar.

T. T.



VARIOS: Diccionario Enciclopédico Espasa.—Espasa Calpe, S. A. Madrid, 1995; un tomo (dos volúmenes), 3.277 págs., 4.995 ptas.

Editado por la veterana Editorial Espasa Calpe, S. A., este «Diccionario Enciclopédico Espasa» ha constituido un gran acierto al poder ofrecer al lector «la más completa actual información sobre la historia, la geografía, la ciencia, la tecnología, el arte, la literatura y las restantes áreas del conocimiento», incorporando también «un amplio léxico del español de hoy», lo que hace que esta obra, puesta al día, sea de una gran utilidad por su fácil manejo para todos los lectores que quieran conocer las varias ramas del saber en general.

F.



LLORCA FREIRE, Guillermo; PEDRE VIZOSO, Dolores, y ROMERO MASÍA, Ana María: Referencias Periodísticas, Históricas e Literarias sobre a Cidade de Ferrol.—Edita Pluma-López Torre. Pontedeume (La Coruña, 1995); 269 págs., 2.500 ptas.

Escrita en lengua gallega, esta interesante y documentada obra recoge en ella gran número de noticias sobre Ferrol, tomadas de libros, revistas, periódicos y otros medios, desde sus orígenes a nuestros días.

Precedida de un *Prólogo* y *Presentación*, comprende seis *Itinerarios*, subdivididos a su vez en varios apartados: el I, *As orixes da cidade: A primitiva vila*, recoge datos, desde «La característica xeografía», Ferrol primitivo, el medieval, hasta el siglo XVIII; aquí cita «O Hospital Naval», «Hospital Real de la Armada y Ejército de S. M.», creado el 8 de octubre de 1589. El II, *Arsenal e Asteleiro*, estudia desde la «Creación del Departamento Marítimo náutica de Ferrol»; proyectos de Jorge Juan, Sánchez Bort y técnicos militares; *Arsenal: distribución*, las edificaciones, los diques, el astillero, las «Transformaciones ó longo dos seculos XIX e XX»; «Persoal e condicións de vida». El III, *O barrio de Esteiro*, dedicado a esta popular «población» y su desaparición; en él estuvo el Hospital de Marina el campo de batallones y cuartel de Dolores, de Infantería de Marina; monumento a Victoriano Sánchez Barcáiztegui, monolito actualmente inaugurado en recuerdo del almirante don Fausto Escrigas Estrada, y general don Guillermo Quintana Lacaci, asesinados por ETA en Madrid, ambos ferrolanos.

El *Itinerario IV: O novo Ferrol: O barrio da Magdalena*, en él se hallan la capitánía general, el obelisco a Churrucá, monumento a los Caídos en África, hasta su «Declaración de Conxunto Histórico Artístico». El V: *O Porto, a Ría e as súas defensas*, castillos de San Felipe y de la Palma, las baterías. El VI: *A expansión urbana desde a posguerra*.

Acaba la obra con una extensa *Bibliografía*. Es ésta por demás interesante; acompañada de gran número de ilustraciones, fotocopias y documentos, es, a nuestro juicio, útil su conocimiento, tanto para el investigador como para el curioso de este tema en el que nuestra Marina tiene un papel principal, ya que es Ferrol una ciudad de gran tradición marinera y muy vinculada a ella.

F.

OTROS LIBROS RECIBIDOS

VARIOS: **Analecta Malacitana**. Revista de la Sección de Filología de la Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Málaga. Málaga, 1992; vol. XV, 1-2; 331 págs.

VARIOS: **Boletín. Instituto Español de Oceanografía**. Vol. 9, núm. 2. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Madrid, 1993; 389 págs.

VARIOS: **Estudis Castellonensis**. Vol. 6. 1994-1995. Servei de Publicacions. Diputación de Castellón, 1995; 1.536-V págs.

VARIOS: **Estadística de centros de fabricación, mantenimiento e I+D**. Año 1993. Secretaría General Técnica. Ministerio de Defensa. 1 de mayo de 1995; 41 págs.

VARIOS: **Estadísticas de accidentes, suicidios y agresiones en las Fuerzas Armadas**. Año 1992. Secretaría General Técnica. Ministerio de Defensa. Madrid, abril 1995; 153 págs.

- VARIOS: **Comentarios a las Leyes Procesales militares**. Secretaría General Técnica. Ministerio de Defensa. Subdirección General del Centro de Publicaciones. Madrid, 1995; dos tomos; 2.472 págs.
- VARIOS: **Manual de procedimientos de gestión del personal civil para delegados y jefes de establecimientos del Ministerio de Defensa**. Dirección General de Personal. Ministerio de Defensa. Madrid, 1995.
- VARIOS: **Formularios del Manual de procedimientos de gestión del personal civil para delegados y jefes de establecimientos del Ministerio de Defensa**. Madrid, 1995.

F.

REVISTAS

MUSEO DE PONTEVEDRA.—Diputación Provincial de Pontevedra, CSIC, CECEL y Fundación «Pedro Barrié de la Maza». Pontevedra, 1994; 770 págs.

Es éste el tomo XLV, editado el 23 de diciembre de 1994, aniversario «da presentación da moción fundacional do Museo de Pontevedra».

Comienza este número con una *Memoria*, del Patronato del Museo, del año 1990, continuando con varios artículos referentes a *Prehistoria y Arqueología; Arte*; entre éstos uno dedicado al «Monumento al Almirante don Casto Méndez Núñez», por José Luis Melendreras Gimeno. Fundida en bronce la estatua en el Arsenal Militar de Ferrol, fue inaugurado el monumento el 28 de julio de 1885, en Santiago de Compostela. *Museología*, con un trabajo titulado «Los fondos del Museo de Pontevedra y su aplicación didáctica», del que es autor José Manuel Castaño García. *Historia*, con «El Lazareto Marítimo de San Simón», por José Antonio Orge Quintero; «Evaluación táctica y conclusión final del combate del 2 de mayo de 1866», por José Ramón García Martínez: «Esta historia... da comienzo unos días antes de la fecha en el título citado y finaliza, igualmente, unos días después, aunque, evidentemente, el conflicto, diplomáticamente considerado, concluya años más adelante, con la firma definitiva del Tratado de Paz y Amistad entre la República del Perú y la Nación Española». *La correspondencia personal de D. Casto Méndez Núñez conservada en el Museo de Pontevedra. Catálogo cronológico*, por Francisco Javier Redondo Abad, con una *Introducción: Breve biografía de D. Casto Méndez Núñez. El marco histórico: Méndez Núñez y su tiempo*, da noticia de la citada correspondencia con varias personalidades. Sigue *Literatura: La Costa de la Muerte en la novela olvidada de un sevillano*, por Antonio Linage

Conde, se trata de José Más y Laglera. Termina con *Antropología cultural: Infancia en Galicia*, por Fona M. Antón Hurtado. Buen número de láminas le acompañan.

F.



REVISTA DE INDIAS.—Departamento de Historia de América «Fernández de Oviedo». Centro de Estudios Históricos. CSIC. Madrid, 1995; 271 págs.

Corresponde este número 203 a los meses enero-abril del año actual, vol. LV. En el *Sumario*, varios artículos, todos interesantes, entre éstos: *En busca de tesoros bajo el mar: Invenciones de equipos para bucear en América*, por Nicolás García Tapia; aquí estudia a «aquellos que intentaron, en los siglos XVI y principios del XVII, sumergirse y buscar tesoros y perlas en los mares de los reinos hispánicos». *Las fronteras «bárbaras» en los virreinos de Nueva España y Perú*, por Beatriz Titar; «Estudio comparado de la ocupación territorial en zonas marginales que quedaron fronteras con indios de gran agresividad y reacios a la urbanización», en el siglo XVIII. *El Dorado ilustrado: Las expediciones españolas al Parime (Guayana) 1770-1777*, por Emanuele Amodio, de la Escuela de Antropología, Universidad Central de Venezuela, Caracas; se refiere a «las penetraciones europeas en el interior de la Guayana venezolana entre los ríos Uraricuera y Branco, próxima al lago Parime —una región donde solía situarse el mítico Dorado—». *El fetichismo de la fuente etnohistórica fiable: Teorías y textos del debate sobre el Estado incaico y la Comunidad Andina* (primera parte), por Juan J. R. Villarias Robles, del Departamento de Historia de América CSIC; se trata de una versión «ampliada y corregida del texto de la conferencia» que dio el 11 de marzo de 1993 en el Centro de Estudios Históricos del CSIC.

Sigue *Información bibliográfica*, con la reseña de varios libros.

F.



MAR OCEÁNA.— Editor: Asociación Francisco López de Gómara. Iber-Caja. Obra Cultural. Madrid, 1995; 403 págs.; 2.000 ptas.

Con el patrocinio de Iber-Caja de Zaragoza se publica este número 2 de «Mar Océana», «Revista del Humanismo español e iberoamericano». Con un *Sumario*

en el que nuestro colaborador, el historiador don Mario Hernández Sánchez-Barca hace un estudio sobre *Patriotismo y humanismo cristiano*, siguen seis secciones: I. *Artículos*; II. *Ensayos*; III. *Textos*; IV. *Lecturas*; V. *Crónica*, y VI. *Perfiles*, con una serie de trabajos, todos de gran interés, entre éstos, en el I: *Génesis oceánica de la modernidad. Fundamentos científicos de la época*, por don Francisco Guerra; *Hispanoamérica en la estrategia por la paz*, por don Juan Batista González, colaborador de nuestra REVISTA; *Nuevas inquietudes ante un nuevo siglo: aproximación a la política indiana bajo el reinado de Felipe III*, por doña Paloma Velarde Valiente. En el III: *El informe del coronel Serrano sobre la expedición militar a Ponapé de 1890*, por don Luis E. Togores Sánchez; *Los pasajes cosmográficos de los comentarios a los Salmos de Jaime Pérez de Valencia*, por don Juan Gil. En el IV: *La Monarquía indiana en el siglo XVIII*, por don Francisco Javier Gómez Díez.

La revista, muy bien presentada, con un Patronato y consejos de redacción y de la revista, que incluyen a varios conocidos escritores de nuestra Armada y Ejército, supone un gran acierto su publicación, que esperamos continúe con el éxito que se merece.

F.



REVISTA DE HISTORIA NAVAL.—Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid, 1995; 155 págs.; 650 ptas.

Es éste el número 49, segundo trimestre del corriente año.

Precedida de una *Nota Editorial*, comprende el número varios artículos: *La flota mercante española y el tráfico con América en la segunda mitad del siglo XIX*, por Jesús M. Valdaliso, profesor titular de Historia Económica en la Facultad de Ciencias de la Universidad del País Vasco, extenso y documentado estudio sobre ésta. *La creación de los consulados marítimos. El caso del consulado malagueño*, por Juan Carlos Galende Díaz, doctor en Historia. *La libertad de expresión durante la guerra hispano-norteamericana*, por Miguel Ángel Serrano Monteavaro, licenciado en Derecho y diplomado en Altos Estudios Internacionales. *La construcción naval en Francia durante los siglos XVII y XVIII*, por Gaspar Aranda Antón, doctor ingeniero de Montes.

Identificación geográfica de la primera isla del Descubrimiento, por nuestro colaborador el capitán de navío Ricardo Cerezo Martínez; se refiere a «El origen de la duda sobre la identidad geográfica de la isla de Guanahaní, bautizada San Salvador». *La formación académica en la Armada. Guardiasmarinas americanos en Cartagena*, por Rosa María Hervás Avilés, licenciada en Filosofía y Letras. *La guerra hispano-portuguesa de 1776-1777 y la conquista*

ta de Santa Catalina, por Alfonso Ceballos-Escalera y Gila, doctor en Derecho, según un manuscrito anónimo coetáneo. *La Historia vivida*, por Belén Hernández, historiadora; «se trata de una conmemoración histórica —la del 2 de mayo de 1883— celebrada en el Departamento Marítimo de Cádiz». *Documento*: «Patente de Corso de la República Oriental del Uruguay (15-XI-1817)». *La Historia Marítima en el mundo: El Centro de Estudios Históricos, Navales y Marítimos de la República Oriental del Uruguay*, por José A. Ocampo. *Noticias Generales*, con la reseña de varios actos de homenaje a Ulloa, publicaciones, simposios y conferencias. *Recensiones* de varios libros. Acompañan al cuaderno buen número de ilustraciones.

F.



ANUARIO DE ESTUDIOS AMERICANOS.—Escuela de Estudios Hispano-americanos. Sevilla, 1995; 391 págs.; 3.150 ptas. más IVA.

Es éste el número LII-1 del «Anuario de Estudios Hispano-americanos» del CSIC, con un interesante *Sumario*, que comprende varios artículos, entre los cuales están: *Cofradías limeñas: San Eloy y la Misericordia (1597-1733)*, por don Jesús Paniagua Pérez; estudia aquí «el desarrollo de dos cofradías limeñas de características muy diferentes entre sí...» que ocasionaron «muchos de los problemas que aquejaban al virreinato peruano, y de manera especial las cuestiones de patronatos». *La rebelión criolla de la Villa de Oruro. Principales causas y perspectivas*, por don José Óscar Frigerio, «Oruro implicó un incipiente polo de poder criollo, con la elaboración de una ideología nacionalista criolla... Su carencia de programa independentista produjo una alternativa ambigua de sus líderes criollos entre los enfrentados»; tuvo lugar esta rebelión el año 1781. Sigue *Historiografía y Bibliografía americanistas*; entre sus artículos vemos: *El libro de los virreyes del Perú: una fuente documental para la historia de América*, por don Juan Carlos Galende Díaz; «se trata de un libro... que contiene los retratos, firmas autógrafas y escudos de diversos virreyes del Perú...». *El imperio económico internacional sobre América: a propósito de la financiación de la Carrera de Indias de A. M. Bernal. Materiales y reflexiones para una renovación necesaria*, por don José María Oliva Melgar; se intenta aquí reflexionar «sobre los mecanismos de fondo que puedan permitir entender más cabalmente el funcionamiento del sistema monopolístico hispano que durante más de tres siglos concentró el comercio legal con las Indias en el eje Sevilla-Cádiz...». *Reseñas críticas* de varios libros: *Reseñas informativas y Crónicas y noticias* de congresos, coloquios y cursos celebrados.

F.

DEFENSA. Septiembre, 1995.

Nos limitaremos en este breve comentario a citar el artículo del almirante ruso Erofeev sobre la Flota del Norte de su país ante la evolución experimentada en los últimos años; el referente al Centro de Buceo de la Armada, en el que nuestro colaborador José María Treviño traza su trayectoria histórica y desarrollo actual y, finalmente, el relativo a las numerales y bajas de las aeronaves de la Armada, en el que el colectivo «Lontra» recoge las numerales anteriores y actuales y las fechas de altas y bajas de las que constituyen las actuales escuadrillas de la Flotilla de Aeronaves.

G. Y.

**INGENIERÍA NAVAL. Septiembre, 1995.**

En la propulsión naval, las experiencias realizadas en Japón con la magneto-hidrodinámica parecen abrir nuevos y revolucionarios horizontes en este campo. Basada en un principio tan sencillo como la ley de Lorenz, su realización práctica ofrece, sin embargo, grandes dificultades, debidas, sobre todo, a la escasa conductividad del agua de mar; en el artículo que comentamos se esboza el sistema experimental usado en el «Yamato I», concluyéndose que, hoy por hoy, no puede considerarse utilizable prácticamente. Sin embargo, dado su estado incipiente no puede descartarse un futuro desarrollo.

Concluye también este número con su tercera parte, el interesante estudio sobre «La propulsión en buques de guerra de superficie, presente y futuro», cuyas anteriores entregas ya habíamos comentado en esta sección.

T. T.

**DEFENSE ELECTRONICS. Julio, 1995.**

La tecnología de los sistemas de visión nocturna está en constante progreso, hasta el punto de que los térmicos están desplazando a los intensificadores de luz en aparatos tales como visores para armas portátiles, y en los incorporados al casco individual, al lograrse considerables reducciones en peso y volumen, siendo más eficaces que éstos en condiciones de baja visibilidad debidas a circunstancias meteorológicas o a la presencia de humos o polvo. En otros artículos se examinan los adelantos en aviónica, con la incorporación de

sistemas de inteligencia artificial y simulación, por una parte, y de control por luz a través de fibra óptica en sustitución de los actuales cableados eléctricos, por otra. Entre los sistemas de navegación se examinan diversos receptores GPS que incorporan nuevas técnicas y prestaciones y, finalmente, tratando de comunicaciones, se examinan también las últimas técnicas de corrección de recepción en las codificadas.

T. T



NAÇÃO E DEFENSA. Enero-marzo, 1995.

Por razón de espacio nos limitamos a comentar el artículo titulado «Estrategias de Acção», extenso y documentado análisis en el que se estudia conceptualmente lo que son tales estrategias de acción, estudio que se subdivide en el de la guerra convencional, la guerra subversiva y las consecuencias estratégicas de la aparición del factor nuclear, para finalizar con unas consideraciones sobre la validez de los conceptos al finalizar el milenio, con especial referencia a la repercusión de los avances tecnológicos de los últimos años y las tensiones provocadas por las diferencias económicas entre distintas regiones del mundo, fenómenos ambos nuevos en la Historia, teniendo en cuenta que nos encontramos en una fase de transición, período tanto más peligroso, a juicio del autor, cuanto más se prolongue.

T. T.

SERVICIO DE PUBLICACIONES DE LA ARMADA

REVISTA GENERAL DE MARINA



NOVIEMBRE 1995





EDITORIAL 527

TEMAS GENERALES

Coronel Auditor José Cervera Pery
EL DERECHO DEL MAR Y SU GLOSARIO 529

TEMAS PROFESIONALES

Contralmirante Ángel Tajuelo Pardo de Andrade
EL CONSTANTE DILEMA LOGÍSTICO: OPE-
RATIVIDAD/LEGALIDAD 537

Capitán de Fragata Juan Dueñas Fontán
CARTA A LOS JEFES DE DETALL SOBRE
AMPLIACIONES DE COMPROMISO
PARA LOS MILITARES DE EMPLEO DE
TROPA Y MARINERÍA PROFESIONAL
(METMP) 543

Dr. Antoni Castelló Tarrida y Dr. Juan Pablo
González Gómez
UNA PROPUESTA PARA LA OPTIMIZACIÓN
DE LOS PROGRAMAS DE INSTRUCCIÓN
DE LAS FUERZAS ARMADAS EN LOS
ENTORNOS DE ALTA TECNOLOGÍA
MILITAR 559

INFORMACIONES DIVERSAS

Camil Busquets i Vilanova
EL GRUPO ALFA EN BARCELONA 571

HISTORIAS DE LA MAR

General de Brigada de Artillería del Ejército
Emilio Abad Ripoll
UNA TUMBA ESPAÑOLA EN ESTAMBUL 579

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.

Télf. 379 51 07

EDITORIAL

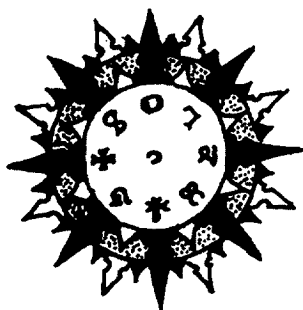


En otros tiempos solía evaluarse la capacidad militar de una nación por el número de efectivos —hombres, caballos y cañones— con que contaba su ejército y sus reservas movilizables, y por el de buques de línea, cañones y calibres de éstos que constituían su armada. Como no podía darse un equivalente numérico al grado de instrucción, disciplina y motivación de su personal, se concedía, todo lo más, una calificación de elevado, medio o bajo a tan importantes conceptos. Con ello podía perfilarse una estimación de su potencial bélico bastante ajustada, aunque a veces la prueba del fuego deparaba sorpresas. Este sistema se sigue aplicando, en lo que se refiere a la parte material, con la adición en cierta medida de los nuevos elementos que el progreso industrial y técnico ha ido proporcionando, en los diversos «balances militares» que elaboran revistas e institutos especializados, con un resultado que cada vez se aleja más de una valoración objetiva; por poner un ejemplo, este tipo de evaluaciones concedía al ejército iraquí nada menos que el tercer puesto entre los mundiales en los días previos a la «Tormenta del Desierto», y ya se vio lo que dio de sí.

Se acabaron los ejércitos de masas y las escuadras de acorazados, fuerzas en las que el número prevalecía sobre otras consideraciones, actuando, por decirlo así, por aplastamiento. La evolución técnica da hoy más valor a la calidad y prestaciones de los medios empleados que a la masa abrumadora. En realidad, esto siempre fue así en cierta medida, y hay muchos y variados ejemplos desde la más remota antigüedad: si hoy un ataque selectivo a los medios C³ I del adversario puede ser más eficaz y económico que las «alfombras» de bombas sobre su territorio, recordemos que ya Ulises pudo neutralizar al cíclope Polifemo cegando su único ojo, aunque se trate de la interpretación alegórica de una acción que hoy se definiría como «supresión de medios de detección». También es verdad que no conviene, en esto como en todo, caer en exagerados radicalismos incurriendo en nuevas «jeunes écoles»: se repite, no sin razón, que la fascinación de la guerra del golfo Pérsico es engañosa y que nunca volverán a repetirse sus circunstancias; además, ni siquiera allí hubo desequilibrio numérico, más bien al contrario, y es que para no jugar con una sola carta se aplicaron por la coalición aliada ambos sistemas simultáneamente, algo característico de toda transición.

Las guerras suelen ser un estímulo fortísimo para desarrollos que luego encuentran aplicaciones civiles en las que se continúa su extensión y perfeccionamiento a ritmo más lento, como corresponde al no ser tan perentoria la demanda, pero, inversamente, durante los períodos de paz —quizá sería más apropiado decir de «no guerra»— es el progreso en el campo civil el que va por delante, del que debemos beneficiarnos conociéndolo y adaptándolo a nuestras necesidades. Ejemplos claros de lo primero pueden ser, entre otros muchos, el

radar, la turbina de gas o la investigación operativa; de lo segundo la informática y los avances en los sistemas de comunicaciones, pero también la economía, los procedimientos de gestión y administración y hasta la productividad. Si hoy los trabajos mecánicos, desde abrir zanjas a sumar columnas de números, son mejor desempeñados por máquinas, lo mismo podemos decir de muchos aspectos del combate. Pero su dirección, en última instancia, recae en personas cuya instrucción y preparación es tanto más importante cuanto más complejos y refinados son los medios que han de usar. No existen «armas inteligentes»: los inteligentes son los que las proyectan, construyen, programan y mantienen. Además, el factor tiempo es cada vez más exigente: en la época vélica las batallas navales duraban horas e incluso días, tiempos que fueron reduciéndose con el perfeccionamiento de los sistemas de propulsión y armas a minutos y ya hoy a segundos. La reacción ha de ser automática; ya no se dice aquello de: «En salvaaa... ¡fuego!». Hay que dejar que los sistemas actúen por sí solos, pero las «reglas de enfrentamiento» tienen que haberse estudiado, meditado, analizado de antemano, manteniéndolas actualizadas con la mayor minuciosidad, y los sistemas de detección, seguimiento, identificación y disparo deben estar mantenidos, probados y listos sin dejar margen al fallo. Para esto es necesario contar con gente muy bien preparada, y para prepararla es necesario contar, a su vez, con los medios de enseñanza, instrucción y adiestramiento mejores que puedan encontrarse. Tal vez no podamos aspirar a tener cuantitativamente medios comparables a los de las primeras potencias, pero sí debemos tender a que sean proporcionados a los objetivos propuestos y a ser capaces de sacarles el máximo partido.



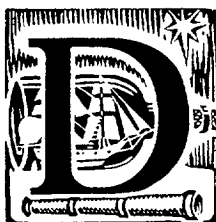
EL DERECHO DEL MAR Y SU GLOSARIO

(Aproximación terminológica al Convenio de Jamaica)

José CERVERA PERY



Introducción



ESDE el marco del Convenio de Jamaica de 1982, cuya entrada en vigor está pendiente de los últimos plazos reglamentados al haber contado ya con el número suficiente de ratificaciones, el Derecho del Mar ha conocido en el curso de los últimos años un creciente incremento de sus estudios, que han hecho posible una mayor divulgación de sus principios, que no hace muchos años eran patrimonio casi exclusivo de los especialistas.

El interés por las cuestiones jurídico-marítimas o científico-marítimas ha aumentado en tanto en cuanto se advierten las implicaciones político-estratégicas que implican. Está perfectamente justificada, por tanto, esta renovada preocupación por la investigación del mar y el mayor conocimiento de su problemática, que en no pocos aspectos queda resuelta con el examen y análisis de este rico cuerpo de doctrina que es el Derecho del Mar como rama especializada del Derecho Internacional, fundado no ya en la ley del más fuerte, sino en la justicia de una más efectiva distribución de la riqueza.

La REVISTA GENERAL DE MARINA considera interesante dar a conocer, a través de un glosario de términos, redactado en orden alfabético, las vigentes disposiciones resumidas del actual Convenio de Jamaica, en una lógica ordenación de conceptos y contenidos que creemos puede ser de utilidad al oficial de Marina, quien a lo largo de su carrera se habrá de encontrar en no pocas ocasiones con aspectos prácticos de tan importante tema.

La REVISTA cuenta para ello con la aportación de su colaborador, el coronel auditor don José Cervera Pery, especialista en Derecho Internacional y Derecho Internacional Marítimo, y que formó parte en su día de la delegación española en la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de la que devino el actual Convenio de Jamaica, y que tiene publicado, aparte de numerosos estudios sobre el tema, un importante libro, «El Derecho del Mar: evolución, contenido y perspectivas. (De las bulas papales al Convenio de Jamaica)». Él se ha encargado de la ingente tarea de compilar,

en un espacio reducido, pero con un tratamiento adecuado a los fines que se pretenden, este glosario de términos, que puede constituir una excelente y valiosa guía para el seguimiento de este nuevo y fundamental derecho de los espacios marinos.

Glosario de términos

Aguas archipelágicas.—Es uno de los conceptos más originales del nuevo Derecho del Mar. Su origen se relaciona con el caso de las pesquerías anglo-noruegas que tuvo que resolver la Corte Internacional de Justicia en 1951. La noción de aguas archipelágicas nace a la vida jurídica internacional cuando el sistema de trazado de las líneas de base recta se aplica por vez primera para delimitar el mar territorial de un archipiélago.

Pueden definirse las aguas archipelágicas como «las aguas interiores que quedan en el centro del archipiélago», o sea, las aguas encerradas por las líneas de base rectas, trazadas por el Estado archipelágico para delimitar su mar territorial. Sobre éste, el Estado archipelágico ejercita su soberanía, como también sobre el espacio aéreo suprayacente y el suelo y subsuelo marino.

Las aguas archipelágicas, desde el punto de vista jurídico, constituyen una categoría espacial y son un elemento esencial para la supervivencia del Estado archipelágico. Dichas aguas, jurídicamente, parecían tener una naturaleza intermedia entre las aguas interiores y las aguas (mar) territoriales, sin ser ni unas ni otras. En el artículo 49, párrafo 1 del Convenio de Jamaica, se señala que: «La soberanía de un Estado archipelágico se extiende a las aguas encerradas por las líneas de base, designadas con el nombre de aguas archipelágicas, independientemente de su profundidad o de su distancia de la costa».

En las aguas archipelágicas los buques de todos los Estados gozan del derecho de paso inocente, que es lo que las asemeja a las aguas territoriales. No obstante, también se reconoce al Estado archipelágico el derecho a suspender temporalmente dicho paso inocente si tal suspensión es indispensable para la protección de su seguridad, lo cual se aproxima más al concepto de aguas interiores.

Las Filipinas, con sus más de siete mil islas, fue uno de los Estados que apoyó con más firmeza la creación de este nuevo concepto del derecho del espacio oceánico.

Aguas internacionales.—(Véase Alta mar).

Aguas históricas.—Pueden definirse como las que se encuentran bajo la soberanía de un determinado Estado basándose en un título histórico válido,

como las aguas de la bahía de Amatique, en Guatemala; las del golfo de Venezuela; las de la bahía de Hudson, en Canadá; las del canal de Bristol y el Firth of Clyde, en Gran Bretaña; las del golfo de Finlandia; las de la bahía de Granville, en Francia, y las bahías de Chesapeake y Delaware, en Estados Unidos.

Las aguas históricas serían consideradas como aguas internas si no fuese por la existencia de ese título histórico que les imprime tal carácter. De aquí que el Derecho Internacional les reconozca un tratamiento jurídico especial, el cual ha comportado a veces no pocas complicaciones diplomáticas.

Aguas interiores.—Son las que se encuentran detrás de la línea de base que utiliza el Estado ribereño para la delimitación de su mar territorial. De conformidad con el Derecho Internacional, las aguas interiores comprenden no sólo las que se encuentran a lo largo del litoral, tales como lagunas costeras, estuarios, golfos, pequeñas bahías, etc., sino también las que se hallan en torno a ciertas construcciones realizadas por el hombre, en especial los puertos y las radas.

Las aguas interiores —según norma del derecho general— son aguas de plena soberanía del Estado ribereño de las mismas. Son, por así decirlo, un espacio marítimo en que el Estado puede reservar para sus naturales toda clase de concesiones (pesca, navegación, tráfico marítimo, etc.).

El concepto jurídico de dichas aguas figura reflejado en el artículo 8 del Convenio de Jamaica, en el que de forma generalizada se dice que «las aguas situadas en el interior de la línea de base del mar territorial forman parte de las aguas interiores del Estado», aunque un segundo párrafo aclara que «cuando el trazado de una línea de base recta produzca el efecto de encerrar como aguas interiores zonas que anteriormente no se consideraban como tales, existirá en esas aguas un derecho de paso inocente, tal y como está establecido en la presente Convención». Se trata con ello de evitar abusos por parte del Estado ribereño para que no convierta, en ningún caso, esas aguas en un lago de su propiedad.

No deben confundirse las aguas interiores con las aguas internas, tales como ríos, lagos, lagunas, esteros, etc. Ambas pertenecen a la categoría de las llamadas «aguas nacionales», en las que también podrán incluirse el mar territorial y la zona contigua, esta última englobada también en el concepto de «aguas jurisdiccionales».

Aguas suprayacentes.—Es un concepto restringido, y son, como lo indica su propia denominación, «las que se encuentran sobre algo». Es el caso del mar «epicontinental» proclamado por diferentes autores argentinos para calificar a las aguas suprayacentes de la plataforma continental.

No existe ningún régimen jurídico especial que se aplique a las aguas suprayacentes *per se*. La naturaleza jurídica que tales aguas adquieran será,

por tanto, la del espacio marítimo a que correspondan. En España el término no tiene aplicación.

Alta mar.—En términos generales puede definirse como «aquel espacio marino que no está sometido a la soberanía de los países y, por tanto, no puede ser ocupado por nadie bajo ningún título y está sometido a un *status* cuyo principio esencial es la libertad de navegación para que todos puedan utilizarlo libremente». Por exclusión, entonces, puede ser considerado como «aquella parte de mar fuera de las fronteras del Estado que no está incluida en la zona del mar territorial, zona económica o aguas interiores de una nación».

Un breve recorrido histórico pondrá de manifiesto que los principios expuestos no estuvieron siempre vigentes. En la antigüedad, Roma hizo del Mediterráneo un lago de su propiedad, impidiendo la navegación de otros países (de aquí el término de *Mare nostrum*, que aún se usa, aunque englobado dentro de un concepto más poético). Venecia ocupó por su cuenta el Adriático y, en la Edad Media y principios de la Moderna, españoles y portugueses, mediante la bula *Inter caetera*, del papa Alejandro VI, se reservaron para sí el derecho de posesión y goce exclusivo de las derrotas que conducían a las Indias.

Pero con los cambios políticos que se suceden en Europa, así como en el proceso natural de las ideas y conceptos filosóficos y jurídicos en los cuales tuvo una especial y significativa valoración la escuela española de teólogos-juristas, representada fundamentalmente por Vitoria y Vázquez de Menchaca, se van abriendo nuevos horizontes, y en el siglo XVII se produce un cambio fundamental en relación con las ideas hasta entonces mantenidas, siendo en estas fechas cuando el holandés Hugo Grocio, bajo la inspiración de los escritos de Vázquez de Menchaca, escribe su tratado que con el título de «*Mare liberum*», que sustenta la teoría de que el mar es libre y no pertenece a nadie, teoría rebatida por el inglés Selden casi treinta años después por medio de su «*Mare clausum*», en el cual se defienden los derechos de Inglaterra, subrayándose que el mar es susceptible de apropiación aunque lo sea desde el punto de vista teórico. A tal grado de controversia llegaron las teorías de Grocio que Carlos I de Inglaterra demandó a Holanda, naturalmente sin éxito, para que se condenara al autor. Pero los ingleses seguirían insistiendo en sus alegaciones para un mayor control del mar, y el «Acta de Navegación», inspirada en la política de Cromwell, trataría de demostrar que Inglaterra mantenía pese a todo el dominio de los mares que la rodeaban.

Modernamente, el problema de la libertad de los mares no es discutido por nadie, y sólo presenta algunos problemas en tiempo de guerra. Taxativamente, su libertad fue consagrada en el Convenio de Ginebra de 1958, que consagró, junto a la libertad de navegación, la libertad de pesca, de colocación de cables submarinos y de sobrevuelo.

El Convenio de Jamaica ha mantenido el espíritu de Ginebra, y las dos secciones de su parte VII, reguladora del espacio, son análogas a las reglas de los convenios ginebrinos de 1958 y 1960. Desde los artículos 86 a 120, un amplio contenido de principios reservan a la alta mar para fines exclusivamente pacíficos y reitera la prohibición sobre cualquier reivindicación de soberanía, coligiéndose, por tanto, que la alta mar está abierta a todos los Estados con litoral marítimo o sin él. El panel de sus amplias libertades puede agruparse de este modo:

- Libertad de navegación.
- Libertad de sobrevuelo.
- Libertad de tendido de cables y tuberías submarinas.
- Libertad de pesca.
- Libertad de construcción de islas artificiales y otras instalaciones autorizadas por el Derecho Internacional.
- Libertad de investigación científica.

Mientras que las cuatro primeras fueron reconocidas e incorporadas formalmente al Convenio sobre Alta Mar suscrito en Ginebra en 1958, las dos últimas libertades aparecen por primera vez en el Convenio de Jamaica, como resultado de las tendencias actuales del nuevo derecho del espacio oceánico.

La libertad de navegación ha sido reconocida y reglamentada desde hace muchos siglos, tanto a nivel nacional como internacional, y beneficia a todos los Estados, ribereños o sin litoral, que tienen derecho a que los buques que arbolan su pabellón naveguen en alta mar sin cortapisas o restricciones de ningún tipo. De aquí que este derecho se identifique también con el término de libertad.

En alta mar los buques estarán sometidos, en principio, a la jurisdicción exclusiva del Estado del pabellón (artículo 92.1 del Convenio de Jamaica) y éste es el que determina la nacionalidad del buque, que tiene que comportar una relación auténtica entre dicho buque y el país cuya bandera arbola. Esta sumisión a la jurisdicción exclusiva del Estado del pabellón tiene, sin embargo, sus excepciones, como habrá de verse.

La libertad de sobrevuelo es otra de las libertades tradicionales de la alta mar, reconocida también por el Convenio de Ginebra de 1958 y por el de Jamaica (artículo 87, párrafo primero, inciso b). Por dicha libertad debe entenderse el derecho que tiene cualquier aeronave, independientemente de su nacionalidad, a sobrevolar la alta mar con la debida consideración para con los intereses de otros Estados y para con los derechos que ejerzan con respecto a las actividades en la zona internacional.

La libertad de tendido de cables y tuberías submarinas integra, del mismo modo, el cuadro de libertades clásicas de la alta mar. Se trata de un derecho que la comunidad internacional reconoce a todos los Estados, tengan o no

litoral, y que propicia la intercomunicación y el entendimiento internacional. Este derecho también se reconoce dentro de la zona económica exclusiva, aunque de hecho no haya sido bien visto por parte de las naciones en posesión de buenos caladeros de pesca.

Tanto el Convenio de Ginebra de 1958 sobre la Alta Mar, como el de Jamaica, en su artículo 87 (inciso 3), reconocen expresamente esta libertad, que deberá ser ejercitada con la debida consideración para con los intereses y derechos de otros Estados.

Es importante destacar que el Convenio de Jamaica dispone que el trazado de la línea para el tendido de tuberías submarinas en la plataforma continental quedará sujeto al consentimiento del Estado ribereño (artículo 79, párrafo tercero), debiendo los Estados ribereños prestar la debida atención —cuando tienden cables o tuberías— a los ya instalados, sin entorpecer la posibilidad de las reparaciones.

La libertad de pesca es, junto a la de navegación, la más antigua que reconoce el Derecho Internacional Marítimo. Como es lógico, aparece incluida en el Convenio de Ginebra de 1958 sobre Alta Mar, así como en el actual de Jamaica (artículo 87, inciso e).

La libertad de pesca debe entenderse como «el derecho que tienen los Estados de que sus nacionales se dediquen a la pesca en alta mar, con sujeción a las obligaciones contraídas en virtud de tratados a los derechos e intereses de los Estados ribereños y a los principios establecidos en el nuevo Derecho del Mar» (artículo 116).

El actual criterio del tratamiento pesquero en el nuevo ordenamiento marítimo considera la libertad de pesca no como un derecho ilimitado, mantenido en su tesis durante mucho tiempo por parte de las grandes potencias, sino como una actividad sujeta a ciertos principios normativos que permitan una adecuada explotación y conservación de los recursos vivos de alta mar para beneficio de la Humanidad. De aquí la importancia creciente que se concede a las actividades de la investigación científica marina.

Precisamente, esta libertad de investigación científica constituye una de las modernas aportaciones al derecho de los espacios marítimos, ya que no se recogía en el Convenio de Ginebra de 1958, pero el de Jamaica la incluye en su artículo 87 como resultado de las tendencias progresistas y constituye uno de los ejemplos más claros de la acusada influencia que la ciencia y la tecnología ejercen en la formulación de determinados principios del Derecho Internacional.

Dicha libertad consiste en el derecho que tienen todos los Estados, independientemente de su situación geográfica, así como las organizaciones internacionales competentes, a efectuar investigaciones científicas marinas con sujeción a los derechos y deberes de los demás Estados, según lo dispone el Derecho Internacional y tomando en cuenta la tesis del consentimiento del Estado ribereño. Libertad ésta que adquiere una mayor trascendencia

cuando se trata de la realización de tales actividades en la zona internacional, o sea, el área de los fondos marinos y oceánicos situados fuera de la jurisdicción nacional.

En cuanto a la libertad de construcción de islas artificiales y otras instalaciones autorizadas por el Derecho Internacional, el artículo 60 del Convenio de Jamaica la reglamenta por primera vez en este campo, y su creación obedece, igualmente, como en el caso de la libertad de investigación científica, a los notables progresos de la ciencia y la tecnología. Según el convenio, la libertad de construir islas artificiales se aplica no sólo a la alta mar, sino también a la zona económica exclusiva, en la inteligencia de que en esta zona corresponde al Estado ribereño el derecho exclusivo de construir, así como de reglamentar y autorizar la construcción, explotación y utilización de tales islas sobre las cuales ejerce jurisdicción exclusiva.

Pero del mismo modo que puede contemplarse este amplio catálogo de libertades en alta mar, existen también sus restricciones, como son el derecho de visita y el de persecución (*hot pursuit*), la piratería y la trata de esclavos, tráfico ilícito de estupefacientes y las transmisiones no autorizadas desde alta mar. Las dos últimas restricciones son de nuevo cuño, ya que en el Convenio de Ginebra de 1958 no se hacía la menor alusión a ellas.

Por derecho de visita se entiende la facultad de un barco de guerra para enviar en alta mar una embarcación al mando de un oficial y verificar la nacionalidad de un barco extranjero que no goce de inmunidad de jurisdicción (es decir, que no sea de guerra o de Estado utilizado en tareas no comerciales), y si fuera necesario proseguir el examen de la documentación a bordo del buque. Este derecho de visita procede siempre que haya motivo razonable para creer: a) que el buque se dedica a la piratería o trata de esclavos; b) que efectúa transmisiones no autorizadas; c) que no tiene nacionalidad o tiene en realidad la misma nacionalidad del buque que lo ha detenido para realizar la visita, aunque haya arbolado un pabellón extranjero o se niegue a izar su bandera. Esto es lo que dispone al respecto el Convenio de Jamaica en su artículo 110.1.

Solamente los buques de guerra (o los buques de Estado que porten señales claras y que hayan sido autorizados expresamente para tal fin) pueden hacer uso del derecho de visita (artículo 107). En este caso se podrá proceder a solicitar los documentos que autoricen el uso de la bandera y aun conducir un examen a bordo del buque sospechoso, el cual deberá llevarse a cabo con todas las atenciones posibles (artículo 110, párrafo 2).

El derecho de persecución (*hot pursuit*) consiste en el derecho que tiene el Estado ribereño en emprender la persecución de un buque extranjero cuando tenga motivos fundados para creer que ha cometido infracción de sus leyes y reglamentos. Este derecho, por tanto, no se contrae al ámbito del espacio marítimo en que se ha cometido la violación o la infracción del caso,

sino que se extiende hasta alta mar. Significa, por tanto, un caso típico de excepción a la navegación en alta mar.

Los requisitos para la validez del derecho de persecución son los siguientes:

1. Que en el momento de iniciarse, el barco extranjero (o algunas de sus embarcaciones) se encuentre en las aguas interiores, mar territorial, zona contigua o aguas archipelágicas del Estado del buque perseguidor, y podrá continuar fuera de tales espacios marinos a condición de que no se haya interrumpido.
2. Que si se inicia en la zona contigua sea por infracción de algunos de los derechos para cuya protección se ha creado dicha zona.

Sin embargo, la tendencia actual recogida en el Convenio de Jamaica es la de reconocer también la existencia de este derecho *mutatis mutandis* en relación con la zona económica exclusiva, y aun en las actividades que incidan en la plataforma continental, siendo ésta una de las aportaciones más claras que se deben al nuevo Derecho del Mar.

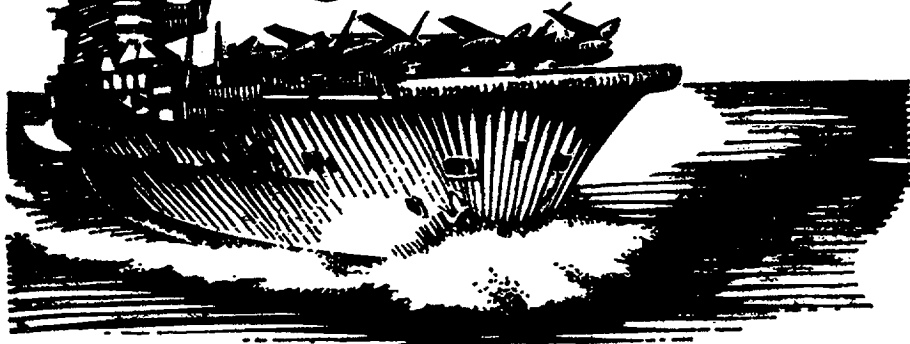
Aunque la piratería y la trata de esclavos pueden parecer dos tipos trasnochados de restricciones a la libertad absoluta de alta mar, la evidencia demuestra que no es así, y que incluso en los tiempos actuales tiene que concedérseles su adecuada valoración. (Trataremos de ella en el vocablo *piratería*.)

En cuanto al tráfico ilícito de estupefacientes y las transmisiones no autorizadas desde alta mar, el Convenio de Jamaica alude al primero de ellos en el artículo 108, y al segundo en el 109, siendo dos restricciones de nuevo cuño que no estaban reguladas en el Convenio de Ginebra de 1958.

(Continuará.)




TEMAS PROFESIONALES



EL CONSTANTE DILEMA LOGÍSTICO: OPERATIVIDAD/LEGALIDAD

Introducción

NTES o después, a lo largo de nuestra carrera (cada vez se adelanta más la cuestión), empezamos a oír aquello de que la Ley de Contratos del Estado, hoy Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, está redactada para las grandes obras públicas, con escasa flexibilidad, larga tramitación y abundantes trabas burocráticas. Ciertamente, a primera vista puede parecer así, pero hay armas reales que permiten acortar tiempos y salvar situaciones; claro es que, como en muchas facetas de la vida, la colaboración de usuarios y ejecutantes es muy necesaria.

La operatividad deseada

Es indudable que la misión de la cadena de acción administrativa es conseguir de nuestros buques la mayor o más alta operatividad, pero no es menos cierto que el ente logístico no es el único que contribuye al éxito de este pará-

metro; la faceta del personal, en cantidad y calidad adecuadas a los sistemas instalados, es fundamental para que su funcionamiento responda a los requisitos.

Claro que hay una dificultad inicial, ¿cómo medimos esa operatividad deseada?; la reglamentación existente (Instrucción 06/92 del AJEMA) nos habla de unas elementales fórmulas para la expresión del alistamiento y la operatividad, con un tiempo útil (TU) como numerador, tiempo que expresa que el buque está listo para operar, pero... ¿qué quiere decir «listo para operar», «listo para dar adelante»?; ¿listo para dar adelante y detectar aviones?...; las preguntas de este tipo pueden ser innumerables y no están contestadas.

Nuevamente hay que advertir que nuestra reglamentación también tiene prevista la manera de responder a esas preguntas, respuesta que no es otra que el establecimiento del Grado de Eficacia Operativa mediante la asignación de los Grados de Esencialidad a los sistemas y equipos, diferenciando incluso, si se quiere, misiones.

Aunque sea «con calzador» no puedo dejar de incluir aquí el también reglamentado Grado de Esencialidad de los componentes de los equipos que debe ser obligatorio incluir en los Libros de Cargo y que nos ahorraría dinero de adquisición, tiempo de obtención en avería y número de piezas en Libros de Cargo e Inventarios. Es decir, que actualmente la Armada no tiene una idea clara de lo que puede esperar de sus buques en un momento determinado.

La legalidad exigida

La legalidad viene reflejada o regulada por la reciente Ley de Contratos de las Administraciones Públicas (LCAP), a la que se le atribuyen todos los males temporales, es decir, todos los largos períodos de tramitación.

Premisa fundamental que el legislador fija como básica y que preside el desarrollo de la LCAP es la «necesidad de garantizar plenamente la transparencia de la contratación administrativa» y ello «como medio para lograr la objetividad de la acción administrativa y el respeto a los principios de igualdad, no discriminación y libre concurrencia».

Incluye también la exposición de motivos y, como uno de los objetivos de la nueva ley, la simplificación del procedimiento jurídico de contratación, principalmente, por lo que puedo apreciar, mediante la potenciación de los contratos menores y la elevación del importe de proyectos que es necesario supervisar.

Establecidas las premisas, la ley, en general, no presenta entorpecimientos estructurales a la acción administrativa, aunque hayan aumentado en unos días los plazos de publicidad de las licitaciones.

Hay, sin embargo, algunas «tachuelas» que pueden parecer inocuas pero que inciden en el buen andar de un expediente; una de ellos es la documentación que tiene que acompañar a las proposiciones de los interesados, en un indudable esfuerzo por asegurar que la Administración contrata a empresas

con personalidad jurídica, solventes, y al corriente de sus obligaciones tributarias y de la Seguridad Social y que han depositado la garantía provisional.

Separando, por imprescindible, en cada proposición la última de las condiciones, los otros tres documentos deben tener otro tratamiento a nivel de registro general central y comunicación trimestral a todos los órganos de contratación; aparte de lo que sube el volumen de cada expediente, el cúmulo de burocracia que acumulan las empresas va contra algunos de los principios enumerados anteriormente como inspiradores de la ley, pensando sobre todo en pequeñas empresas que quedan en desventaja.

Otro factor que actualmente está retrasando los expedientes es el hecho de no tener unos pliegos modelo aprobados, lo cual hace obligatorio el paso individual por el asesor jurídico.

Por último, es curioso comprobar que la informática y la estadística no se aprovechan con todas sus consecuencias para acelerar la marcha de los expedientes y así la mecanización de los documentos contables añade retraso.

Aparte de lo expuesto, es cierto que los «papeles» dan varias vueltas y recorren diversos vericuetos en su afán de proteger a ambas partes, contratante y contratado, pero hay que tener en cuenta también que cualquier reparación necesita una buena definición de lo que se quiere hacer, lo cual no siempre es fácil ni rápido y, en el otro extremo, la competencia de empresas favorece la calidad y la economía, es decir, el procedimiento abierto de adjudicación es interesante.

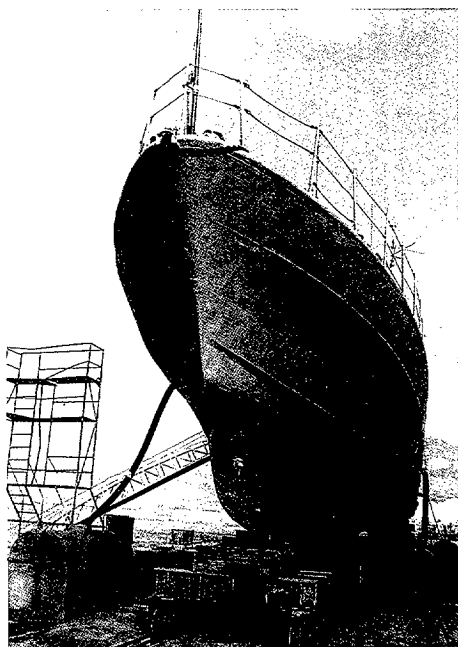
El problema planteado

Hechas las consideraciones generales anteriores, el problema de la incidencia de la legalidad sobre la operatividad, siempre hablando de buques y unidades, es necesario reducirlo a su escala real y referirlo a las obras del grupo de Incidentales (I) que el Reglamento de Mantenimiento define como «aquellas acciones de mantenimiento que necesariamente tienen que ser realizadas en el momento que se aprecie su necesidad, ya que de no llevarse a cabo el buque quedaría por debajo de su Grado de Eficacia Operativa».

Parece claro que si un buque tiene un Plan de Apoyo de Clase adecuado y el personal previsto en su plantilla, este tipo de obras no debe ser muy numeroso, en muchos casos porque la dotación sabe y tiene medios para solventar averías. Podemos pues analizar este problema y ver las soluciones que tenemos en la mano.

Las soluciones caseras

El Diccionario de la Real Academia de la Lengua define el «remedio casero» como «el que se hace empíricamente sin recurrir a las boticas», y éste es el



hilo conductor de este párrafo: señalar cómo podemos aprovechar nuestra experiencia y nuestros medios para mejorar la operatividad respetando la legalidad.

Los remedios caseros siempre son concretos y prácticos, por lo que he confeccionado un decálogo tratando de respetar esas dos cualidades, enumerando además las soluciones en un orden que no indica prelación entre ellas:

1. Construir teniendo en cuenta la soportabilidad de lo que se va a poner en servicio.

El sentido de la realidad en los requisitos operativos y los estudios de fiabilidad y mantenibilidad durante el desarrollo del proyecto son el seguro de operatividad de la vida de la unidad correspondiente.

- Hoy en día la aplicación informática ALISIOS permite confrontar la practicabilidad y rentabilidad de los requisitos y vigilar los otros parámetros citados, con realismo y seguridad y en corto espacio de tiempo.
2. Cuidar la capacidad de mantenimiento de nuestra gente, orientándola a aquello que consideremos más importante (por llamarlo de alguna manera), con un compromiso real de formación, permanencia y adecuación de medios.
 3. Perfeccionar el inventario de los arsenales, con conocimiento de lo que queremos (debemos) tener, basado en la experiencia de consumo, utilizando adecuadamente la aplicación informática correspondiente y combatiendo el gran inmovilizado poco útil que actualmente existe en almacenes.

Hoy en día lo que más retrasa una reparación es la falta del repuesto correspondiente, para cuya adquisición puede ser necesario iniciar un expediente de suministro que tendrá su tiempo de tramitación (pequeño si es inferior a cinco millones de pesetas) y su tiempo de entrega.

4. Formalizar contratos abiertos de material que permitan su rápido acopio.
5. Formalizar contratos de mantenimiento para aquellos sistemas importantes, pero que a la Armada no le parece rentable apoyar.
6. Para cuando las acciones anteriores fallen o en ocasiones en las que coyunturalmente pueda haber una falta de apoyo, formalizar contratos

que cubran las incidencias de un bloque de sistemas de las unidades que se desean.

7. Llevar a cabo la tramitación anticipada de los expedientes que sea posible durante el segundo semestre del año anterior al presupuestario que se considera; esto permitiría programar con sosiego las inmovilizaciones y que el año transcurra con las únicas inquietudes de las incidencias, que no son pocas, y solventar éstas con mayor prontitud y eficacia.
8. Delimitar la entrada de los Partes de Mantenimiento que se van a realizar durante una Inmovilización Programada, difiriendo las demás para la siguiente inmovilización, a menos que sean incidentales.
9. Enseñar en las escuelas de la Armada un mínimo de logística práctica.
10. Actualizar el Manual de Repuestos y el del Servicio de Aprovisionamiento.

Supongo que no están todas las soluciones que son precisas, pero sí creo que todas las que están son de gran importancia.

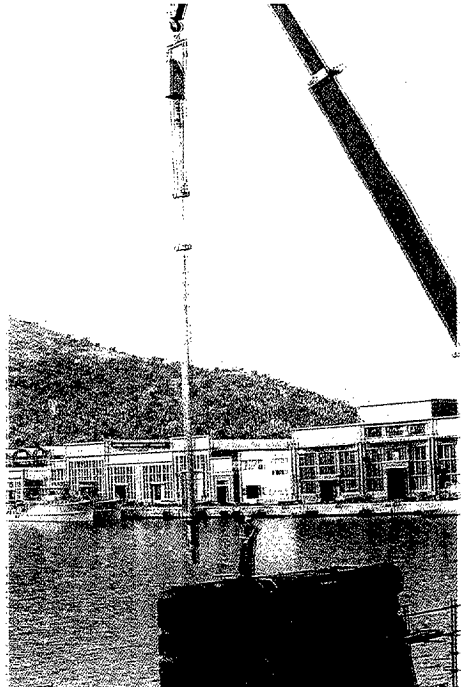
Las posibles soluciones políticas

Quizá el título del párrafo debía de ir hacia soluciones legales, pero la legalidad se va perfeccionando en las Cortes y éste es un ente político.

Hay en esta ley varias cosas que sería conveniente pensar en cambiar, y hay otras cuestiones que podrían mejorarse en el reglamento correspondiente, y que serían las siguientes:

- La acreditación de la capacidad de una empresa para contratar con la Administración por debajo de los 20.000.000 de pesetas puede constituir un verdadero quebradero de cabeza, dada la extensión y variedad de los condicionantes que cita la ley.

Realmente la LCAP (y la anterior LCE) convierte a los órganos de contratación en inspectores de Hacienda y de la Seguridad Social.



- La garantía global, que podría ser muy práctica, queda difusa en la ley.
- Necesitamos con prontitud unos modelos de Pliegos de Cláusulas Administrativas.
- Los plazos señalados para la presentación de proposiciones parecen elevados, especialmente en el procedimiento restringido; parece que la entidad del presupuesto debería influir en este aspecto.
- La obligación de publicar en el BOE todos los procedimientos de adjudicación (excepto los negociados) parece excesiva y, como en el caso anterior, estimo debería tener en cuenta la entidad del presupuesto.
- La ejecución de obras por la propia Administración sigue quedando un tanto etérea en la nueva ley y podría ser el momento de concretarla más en el reglamento e, incluso, suplementar esta legislación por Orden Ministerial con unas normas concretas que permitieran explotar de verdad la capacidad de los arsenales.
- La acción fiscal de la Intervención del Estado, cuya necesidad está fuera de toda duda, estimo necesita de dos factores que incrementen la eficacia de su labor y que, a mi modo de ver, son la uniformidad en su actuación y la moderación en la exigencia de justificantes y etapas de un expediente para evitar la desigualdad entre la actuación de los distintos órganos de contratación y, por otra parte, aligerar la carga burocrática que, como dije en otra parte de este trabajo, puede llegar a eliminar «competidores» y por ello atentar contra los principios básicos de la LCAP.

Resumen final

Creo que la legalidad vigente no se opone a la operatividad de nuestras unidades; debemos tener parámetros objetivos que atemperen la acción logística y manejar con habilidad nuestras programaciones sin grandes teorías logísticas en el aspecto sencillo del quehacer diario, y hasta podríamos hacer propuestas que mejoraran la tramitación de los expedientes pensando en ayudar a las autoridades subordinadas.

Ángel TAJUELO PARDO DE ANDRADE



(Fotos: N. Rey Stolle y Diego Quevedo).

CARTA A LOS JEFES DE DETALL SOBRE AMPLIACIONES DE COM- PROMISO PARA LOS MILITARES DE EMPLEO DE TROPA Y MARI- NERÍA PROFESIONAL (METMP)

1. Introducción

1.1.



ESDE unos años atrás hasta hoy, la marinería profesional ha estado regulada por tres disposiciones de distinto rango. La primera de ellas fue el Reglamento de Especialistas, aprobado por OM (D) núm. 320/81 del AJEMA, de 3 de noviembre (DO núm. 16). La segunda fue la Orden 60/1986, de 17 de julio (BOD núm. 47), que regulaba el Voluntariado Especial, la cual entró en vigor en enero de 1987 y, por último, a partir de enero de 1993, entró en vigor el Real Decreto 984/92, de 31 de julio, que estableció el «Reglamento de Tropa y Marinería Profesional», el cual regula a los METMPs.

Cada uno de los reglamentos descritos estableció la documentación para solicitar el compromiso inicial y ampliaciones de compromiso posteriores, lo que se analiza a continuación.

1.2. Cuando el Reglamento de Especialistas estaba en vigor, el procedimiento era el siguiente:

El futuro especialista, después de permanecer cuarenta y cinco días en el cuartel de instrucción, firmaba por tres años el compromiso inicial, denominado en esa época «compromiso de enganche», cuya fecha de inicio era la del comienzo del curso I, de ascenso a cabo 2.º especialista, el cual se realizaba en la escuela de especialidad correspondiente a continuación de su estancia en el cuartel de instrucción. A la finalización del curso I se le destinaba un año a buques. A continuación realizaba el curso II, de ascenso a cabo primero, teniendo que firmar a su inicio un reenganche hasta completar seis años desde la firma del compromiso inicial.

Lo descrito en el párrafo anterior tenía alguna modificación en el sentido de que los repetidores de alguna parte del curso I tenían que firmar una prórroga

de seis meses o un año, dependiendo de la parte del curso que habían de repetir, o bien que después de haber realizado el curso I y el año de embarque subsiguiente no desearan efectuar el curso II, en cuyo caso seguían embarcados hasta cumplir el compromiso inicial con sus posibles prórrogas por repetición de curso, y al cabo de dicho período cesaban en la Armada.

A lo anterior, debemos añadir que había dos incorporaciones anuales, en los meses de abril y octubre, y que la documentación solicitada era la siguiente:

Para el compromiso de enganche (inicial)

- Instancia de solicitud.
- Certificado de estudios.
- Autorización de los padres.
- Certificado médico.
- Certificado de buena conducta (de penados y rebeldes).
- Declaración jurada del interesado relativa a no estar alistado en otro Ejército, no padecer enfermedad contagiosa ni inutilidad física manifiesta.

Para los reenganches (siguientes ampliaciones)

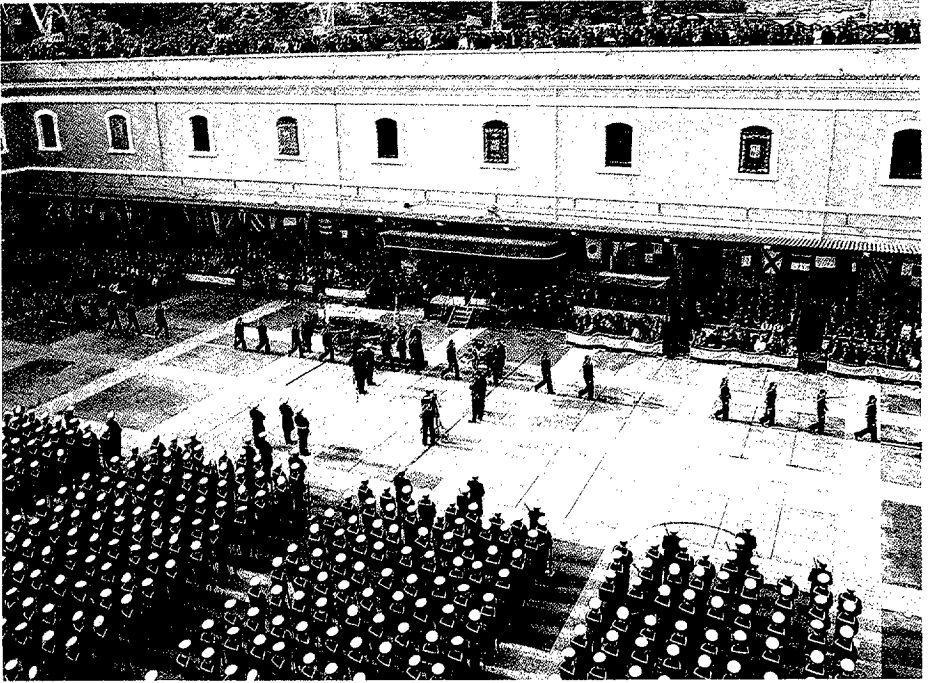
Debía adjuntarse una solicitud correspondiente a la ampliación, solamente.

También es conveniente indicar que en la mayoría de las incorporaciones se cubrían las plazas ofertadas y que a los seis años de contrato, a la gran mayoría se les concedía el carácter de Personal Profesional Permanente.

1.3. Analicemos a continuación la Orden 60/1986, de 17 de julio (BOD núm. 147), por la que se regulaba el «Voluntariado Especial», en lo relativo al compromiso inicial y posteriores.

El personal acogido a esta orden ingresaba directamente en las escuelas de especialidad, firmando un compromiso inicial de tres años. A los seis y dieciocho meses ascendían, respectivamente, a cabo y cabo primero, sin tener que firmar compromiso alguno. A los tres años, es decir, al cumplirse el compromiso inicial, el que deseaba continuar en la Armada tenía que firmar una nueva ampliación de tres años, lo que se modificó a dos años a partir de enero de 1990.

A lo indicado en el párrafo anterior conviene añadir que la realización de los correspondientes cursos dentro de los tres años de compromiso inicial no llevaba consigo la firma de ninguna ampliación, que había dos o tres convocatorias al año, que la documentación exigida para el compromiso inicial y ampliaciones posteriores era similar a la descrita en el punto 1.2. y que se cubrían sólo alrededor de un 30 por 100 de las plazas convocadas.



1.4. El Real Decreto 984/1992, de 31 de julio (Reglamento de Tropa y Marinería Profesional), regula a los METMPs, los cuales empezaron a ingresar en la Armada en 1993. En lo relativo al compromiso inicial y ampliaciones posteriores, desarrollado por diversos escritos, establece lo siguiente:

- Compromiso inicial: de 2, 3 ó 4 años, para los que ingresen en especialidades de trayectoria larga (TL), y 12, 18 ó 24 meses para los de trayectoria corta (TC), lo que para la Armada se ha fijado en 3 años y 18 meses, respectivamente.
- Ampliaciones de compromiso: en general se pueden hacer por 12, 18 ó 24 meses, lo que para la Armada se ha fijado en 2 años y 18 meses, respectivamente, para TL y TC.
- Ampliaciones de compromiso distintas a 12, 18 ó 24 meses, al objeto de poder ajustarse a los tiempos máximos de servicio o para cubrir el período de tiempo que pueda surgir entre la finalización de su compromiso y su incorporación a un centro de formación profesional u ocupacional en que se matricule el interesado y por el que podrá solicitar ampliaciones trimestrales.

TEMAS PROFESIONALES

- Ampliación por servidumbre de curso: de acuerdo con su convocatoria.
- Ampliaciones extraordinarias trimestrales: por cursar estudios de formación profesional u ocupacional.
- Para los METMPs en misiones fuera del territorio nacional, por un período igual o superior a tres meses y que su compromiso finalice durante el transcurso de esa misión.
- Para los militares de reemplazo que les corresponda pasar a la situación de Reserva del Servicio Militar durante operaciones fuera del territorio nacional, por un período igual o superior a tres meses.

A lo anterior hay que añadir que, hasta la fecha, la Armada ha publicado dos convocatorias anuales y que la documentación que se solicita es la siguiente:

Para el compromiso inicial

- Instancia de solicitud.
- Modelo de compromiso.
- Certificado de penados y rebeldes.
- Certificado de estudios.

Para las ampliaciones posteriores

- Carpetilla individual, conteniendo:
 - Modelo de ampliación.
 - Informe del jefe de unidad.
 - Fotocopia compulsada de las FFS.
 - Fotocopia compulsada del compromiso inicial y de los BODs en los que se les concedan las sucesivas ampliaciones.
 - Ficha de datos personales.

El comandante del BUI, al remitir las solicitudes de ampliación, acompañará una relación de ellas.

1.5. Por último, y relacionado con la introducción del asunto, quiero indicar que este artículo sólo se basa en consideraciones personales del que suscribe.

2. Objeto

El objeto fundamental es exponer a los jefes de Detall la necesidad de conocer este tema en profundidad para que puedan asesorar al personal de METMP

de su BUI y poder rendir la documentación correspondiente sin errores y con la anticipación necesaria para evitar cualquier problema, que podría afectar, entre otras cosas y de forma directa, a:

- Situaciones administrativas.
- Seguridad Social.
- Vivienda.
- Accidentes, etcétera.

El objeto secundario es indicar que este tipo de documentación se complica innecesariamente cada día más, por lo que se exponen las posibles formas de simplificarla y de encaminarla de una forma más directa, lo que podría llevar consigo a una reducción de documentos y una mayor agilidad en su resolución.

3. Tipos de compromisos

3.1 Compromiso inicial

El artículo 15 del RD 984/1992 establece que el compromiso inicial para el personal de trayectoria de compromiso largo es de 2, 3 ó 4 años y para los de trayectoria de compromiso corto de 12, 18 ó 24 meses.

Por otro, lado el plan del ALPER sobre formación y trayectoria de los METMPs fija en 3 años y 18 meses la duración del compromiso inicial para TL y TC, respectivamente.

Por tanto, la primera conclusión que sacamos es que *en la Armada los compromisos iniciales son de 3 años para TL y 18 meses para los de TC.*

3.2. Ampliación de compromiso por finalizar el anterior

El artículo 18 del RD 984/1992 establece que las ampliaciones de compromiso se concederán por 12, 18 ó 24 meses por el secretario de Estado de la Administración Militar (SEDAM), si bien podrán tener una duración distinta para ajustarse a los tiempos máximos de servicios, indicados en el art. 17 del citado RD, o para cubrir el período de tiempo que pueda surgir entre la finalización de su compromiso y su incorporación a un centro de formación profesional u ocupacional en que se matricule el interesado y por el que se pueden solicitar ampliaciones trimestrales.

El Plan del ALPER sobre formación y trayectoria de los METMPs fija las ampliaciones de compromiso en 2 años y 18 meses para TL y TC, respectivamente.

Por tanto, los períodos para las ampliaciones de compromiso por finalizar el anterior se reducen a:

- El normal, que es dos años para TL y dieciocho meses para TC.
- El que le falte para cumplir los tiempos máximos indicados en el art. 17 del RD 984/1992, que tiene que resultar para los TL menos de dos años y para los TC menos de dieciocho meses.
- El que le falte desde la finalización del último compromiso hasta el inicio de un curso en un centro de formación profesional u ocupacional y que también tiene que resultar para TL menos de dos años y para TC menos de dieciocho meses.

Los cabos y marineros procedentes del Voluntariado Especial, los cuales ingresaron en su día en las modalidades «A» y «B», por Resolución 453/05447/93, de 27 de abril del SEDAM (BOD núm. 82 de 29.04.93), en su punto 5 establece que los de la Modalidad «B» se consideran incluidos en la Trayectoria Larga, y los de la Modalidad «A» en Trayectoria Corta. Como podemos recordar, la Marinería perteneció toda a la Modalidad «B» y los soldados de Infantería de Marina a ambas modalidades.

3.3. Ampliación de compromiso por servidumbre de curso

En la convocatoria correspondiente figurará la ampliación que se debe firmar para acceder al mismo. Lo normal es que figure una duración de dos años para los de TL y de dieciocho meses para los de TC.

Debe quedar claro que esta servidumbre es con la Armada y no con un destino concreto, como es la correspondiente a la realización de cursos monográficos.

3.4. Ampliación extraordinaria trimestral

De acuerdo con el art. 41.2 del RD 984/1992, el personal de METMPs que haya cumplido al menos cuatro años de servicios efectivos podrá optar, al finalizar su compromiso, a ampliaciones extraordinarias trimestrales hasta un máximo de cuatro, durante las que deberá cursar estudios de formación profesional u ocupacional en centros de formación reconocidos oficialmente, como establece el subdirector general de Prestación del Servicio Militar en su escrito 453-2 núm. 035556, de 29.10.92. Estas ampliaciones trimestrales serán concedidas previa presentación del Certificado de Matriculación y en función de los expedientes escolares correspondientes. Durante dichos períodos este personal seguirá teniendo condición militar, con la misma consideración y efectos que en la situación de servicio activo.

No cesarán en su destino hasta su pase a la situación de reserva del servicio militar, sin tener, en ningún caso, que acudir al mismo.

Después de finalizar las ampliaciones extraordinarias, no se podrá solicitar una ampliación normal.

3.5. Ampliación de compromiso para cubrir el período de tiempo que pueda surgir entre la finalización del anterior y la incorporación en un centro de formación profesional u ocupacional.

Además de lo reseñado en el punto 3.4.2., acompañará instancia aclarando lo que se solicita.

3.6. METMPs en misiones fuera del territorio nacional

El punto 2 de la disposición adicional 3.^a de la Ley 14/1993, de 23 de diciembre (BOD núm. 252, de 29.12.93), desarrollada por la Orden 49/1994, de 20 de mayo (BOD núm. 104, de 30.05.94), en los apartados 6.º y 7.º establece que los METMPs que formen parte de unidades militares que realicen misiones fuera del territorio nacional por un período igual o superior a tres meses y su compromiso finalice durante el desempeño de las mismas, podrán solicitar una ampliación de compromiso que finalizará quince días después de que concluya la misión, siempre que con anterioridad no se hubiera solicitado u obtenido una ampliación de mayor duración.

3.7. Personal de reemplazo fuera del territorio nacional

El punto 1 de la disposición adicional 3.^a de la ley indicada en el punto anterior establece que el personal de reemplazo que durante el servicio militar forme parte de unidades o agrupaciones tácticas que realicen misiones fuera del territorio nacional, por un período igual o superior a tres meses, y que le corresponda pasar a la reserva durante el transcurso de las mismas, podrá acceder a la condición de militar de empleo de la categoría de tropa y marinería profesional, mediante la firma de un compromiso único, cuya fecha de comienzo coincida con el comienzo de la misión y finalice quince días después de concluida la misión, teniendo en cuenta que el tiempo total de servicio no puede exceder de quince meses.

3.8. Personal en situación de Excedencia Voluntaria por realización de algún curso para acceder a otra escala en el mismo o distinto Ejército

Al pasar a la situación de Excedencia Voluntaria, se congela el tiempo que le resta para cumplir el compromiso, de tal manera que si causara baja en el

curso de que se trate, se reincorporaría a la Armada con el empleo que ostentaba y debiendo completar el tiempo de compromiso que le restaba al pasar a la citada situación.

3.9. Personal declarado en «rebeldía»

El declarado en rebeldía ya se habrá puesto con anterioridad a disposición del Juzgado Togado Militar Territorial correspondiente, en el cual se habrán realizado las diligencias previas. Si en esta situación finaliza su compromiso, en esa fecha el jefe del Detall de su unidad dará la novedad de baja informando de ello, además de a los mandos establecidos, preceptivamente, al JUTOTER indicado.

3.10. No ampliación del compromiso

Caso que el interesado quiera ampliar su compromiso, hay dos factores básicos que pueden implicar su no concesión: informe negativo de su jefe de unidad y/o resultado negativo del análisis de su colección de informes personales.

Si el interesado no desea ampliar su compromiso actual, el jefe de la unidad remitirá mensaje al ADIGPER, con info a sus mandos orgánicos, un mes antes de la fecha de finalización del compromiso, según el modelo del «Anexo XI» del escrito del ALPER, 4.D-10 núm. 484/95 de 06.04.95.

Es conveniente reseñar en este punto que el día de pase a la situación de Reserva del Servicio Militar, el jefe del Detall correspondiente debe pasar la novedad por mensaje, lo que resulta necesario para un buen control de bajas en el Negociado de Marinería de la DIGPER.

4. Documentación

4.1. Autoridad a quien hay que tramitarla

A DIGENSEM a través de los mandos orgánicos correspondientes.

4.2. Fecha de remisión de la documentación

Los expedientes de solicitud de ampliaciones de compromiso que no sean por servidumbre de curso deberán tener entrada en la Sección de Especialistas (Marinería) de la DIGPER, 45 días antes de la finalización del compromiso.

Si la remisión se efectúa con la anticipación conveniente no hay que poner ningún mensaje informando que se ha remitido el expediente correspondiente. Solamente, si por causas excepcionales no se ha podido remitir para que se reciba en la DIGPER en el plazo indicado, se deberá adelantar esa información por mensaje a ADIGPER con INFO a sus mandos orgánicos, siempre antes de la fecha de finalización del compromiso, de acuerdo con el Anexo VI del escrito de ALPER indicado en el punto 3.9. En el citado mensaje existe un punto en el que se deben indicar las razones por las que no se cursó el expediente en el plazo citado.

Aquellos otros que la soliciten por la servidumbre que implique la realización de un curso, la remitirán a la DIENA junto con el expediente de solicitud del curso, dentro del plazo que establezca la convocatoria.

4.3. Documentación específica para cada caso (indicada en el escrito de ALPER 4.D-10, Núm. 484/95 de 06.04.95)

4.3.1 Compromiso inicial (OM 95/1992 de 14.12.92, BOD núm. 246 de 17.12.92), por la que se aprueba el modelo de impreso de compromiso inicial para los METMPs.

Este impreso se formalizará por cuadruplicado en las escuelas de especialidad al superar el período de formación elemental y será remitido por duplicado a la DIENA; otro ejemplar se envía a la documentación personal del destino y el cuarto y último se entrega al interesado.

4.3.2. Ampliación del compromiso por finalizar el anterior o ampliaciones anteriores:

- Modelo ampliación de compromiso. (Anexo II escrito ALPER).
- Informe del jefe de la unidad. (Anexo III escrito ALPER).
- Fotocopia compulsada de la Ficha de Filiación y Servicios (FFS).
- Fotocopia compulsada del compromiso inicial y del BOD en el que le conceden las sucesivas ampliaciones.
- Ficha de datos personales. (Anexo IV escrito ALPER).
- Relación de solicitantes. (Anexo V escrito ALPER).

4.3.3. Ampliación por servidumbre de curso:

En general será la misma que la descrita en el punto anterior.

4.3.4. Ampliaciones extraordinarias trimestrales por cursar estudios de formación profesional u ocupacional:

- La indicada en el punto 4.3.2.
- Certificado de matriculación en un centro de formación reconocido oficialmente.
- Para las segunda, tercera y cuarta solicitudes, la indicada en el punto 4.3.2. más certificado de resultado del expediente escolar de que se disponga hasta ese momento, que justifique haber realizado el período anterior con aprovechamiento.

4.3.5. Documentación para METMPs en misiones fuera del territorio nacional:

- Modelo de ampliación de compromiso. (Anexo IX escrito de ALPER).
- Informe del jefe de unidad (Anexo III escrito de ALPER).

Si por causas excepcionales no se puede rendir la documentación en el plazo indicado se adelantará por mensaje a ADIGPER con INFO a los mandos orgánicos de acuerdo con el modelo del Anexo X del escrito de ALPER.

4.3.6. Documentación para militares de reemplazo en misiones fuera del territorio nacional por un período igual o superior a tres meses y que además le corresponda pasar a la situación de reserva del servicio militar durante el transcurso de las mismas:

- Modelo de compromiso único. (Anexo VI escrito de ALPER).
- Informe del jefe de la unidad. (Anexo III del escrito de ALPER).

En el escrito de remisión del jefe de la unidad se incluirá el destino actual y la propuesta para asignarle la especialidad de M/E más afín con aquélla.

Si por causas excepcionales no se pudiese remitir la documentación en el plazo indicado se adelantará por mensaje a ADIGPER con INFO a los mandos orgánicos de acuerdo con el modelo del anexo VIII del escrito de ALPER.

4.4. Informe Personal por solicitud de Ampliación de Compromiso

De acuerdo con el escrito de DIGENSEM 453/2, Núm. 027915 de 29.07.94, se tendrá en cuenta lo siguiente:



Cuando el jefe de la unidad considere al interesado acreedor a la ampliación solicitada, únicamente se puede admitir que aparezca la calificación de DEFICIENTE en uno de los dos primeros conceptos del apartado 2, Cualidades Específicas, es decir, en CONOCIMIENTOS PROFESIONALES o en RENDIMIENTO EN SU ACTIVIDAD. En el apartado 3, Concepto General, se señalará algún dato de suficiente interés que ratifique su calificación, siempre que ese dato sea verdaderamente relevante.

Cuando el jefe de la unidad considere que el interesado no es acreedor a la ampliación solicitada, deberá hacer constar la calificación de DEFICIENTE en alguno o varios de los conceptos del apartado 2, teniendo en cuenta lo expresado en el punto anterior. En el apartado 3 se resumirá la explicación de dicha calificación.

El apartado 4, Síntesis, deberá ser consecuente con lo especificado en los apartados 2 y 3

5. Factores que dificultan la tramitación de los expedientes de ampliación de compromiso

5.1. Evolución

De la exposición efectuada en el punto 1, una vez comparadas las tres disposiciones que han regulado a la Marinería Profesional, en lo referente a compromisos inicial y ampliaciones consiguientes, se desprende:

- El compromiso inicial se puede considerar mas o menos similar en los tres sistemas reseñados.
- Para las ampliaciones de compromiso posteriores se requiere una documentación bastante más compleja en la actualidad que cuando estaba en vigor el Reglamento de Especialistas o el correspondiente al Voluntariado Especial, resultando la actual excesiva, rigurosa e innecesaria en diversos casos.
- Las dependencias orgánicas no son las mismas cuando estaba en vigor el Reglamento de Especialistas que actualmente con el Reglamento de Tropa y Marinería Profesional, ya que aquél era exclusivo de la Armada y éste lo es para todos los Ejércitos.
- La diversidad de fechas de finalización de compromiso es el factor que más afecta a este problema. Esto no ocurría con el Reglamento de Especialistas en el que se establecían sólo dos fechas al año para ampliar el compromiso.
- En resumen, en lugar de evolucionar hacia unas normas más sencillas que faciliten la labor, lo que tenemos es un sistema más complejo que dificulta considerablemente la elaboración y control de solicitudes.

5.2. En ocasiones, es necesario efectuar dos solicitudes de ampliaciones de compromiso en un reducido período de tiempo

Veamos cómo puede ocurrir esto. Cuando a un METMP se le acabe el compromiso en una fecha determinada (x) y comience un curso de ascenso a cabo o cabo primero al que puede y desee acceder y que empiece, por ejemplo, dos meses mas tarde ($x + 2m$), tiene que solicitar dos ampliaciones; la primera es porque se le termina el anterior compromiso y la segunda por servidumbre de curso. Debemos pensar que no puede existir un período de tiempo, por reducido que sea, en el que un METMP se quede sin compromiso alguno.

5.3. Se exige documentación excesiva

Dentro de la documentación que se solicita para las ampliaciones se pide, entre otra, la que se relaciona y de la que no se aprecia tenga utilidad alguna.

- Fotocopia compulsada de la FFS.
- Fotocopia del compromiso inicial y posteriores.
- Ficha de datos personales.

5.4. Prohibición de uso del fax o mensaje como elemento sustitutivo de cualquier documento

DIGENSEM requiere que se remita la documentación con los impresos que estableció en su día, por lo que no puede pasarse por fax el modelo de amplia-

ción ni por mensaje el informe del jefe de la unidad, lo que, en ocasiones, dificulta la remisión de documentación a unidades en la mar, sobre todo cuando están en el extranjero o cuando su misión se ha cambiado y no ha tenido la oportunidad de remitir la documentación.

5.5 Encaminamiento excesivamente largo de la documentación en múltiples ocasiones

La remisión de los expedientes debe efectuarse a través de todos los mandos orgánicos, lo que en ocasiones retrasa considerablemente su recepción en la DIGPER. Podríamos citar, por ejemplo, una documentación concreta de un METMP embarcado en la corbeta *Diana*, que se encuentre de maniobras en el extranjero. A su llegada a puerto debe remitir la documentación a su jefe de escuadrilla en Cartagena, éste al ALFLOT en Rota, éste al ALPER en Madrid y el ALPER a DIGENSEM, en el Ministerio de Defensa. El resultado de contabilizar el tiempo desde que la documentación salió de su unidad hasta que entra en las oficinas de DIGENSEM es que han podido transcurrir fácilmente más de dos meses.

Por otro lado, a este encaminamiento a través de todos los mandos orgánicos no se le aprecia la menor ventaja.

6. Recomendaciones

6.1. A los jefes de Detall

No está en mi ánimo hacer una crítica del asunto, sino tratar de señalar la importancia del tema, sin dejar de apuntar las cuestiones que, en mi opinión, deberían ser modificadas al objeto de conseguir una mayor flexibilidad, sencillez y eficacia en la gestión, lo que más adelante propongo por si alguien relacionado con el asunto quiere tomar acción sobre él.

Vosotros, jefes de Detall, sois los máximos responsables en la ejecución de este asunto, y mientras que el procedimiento actual no se mejore, es necesario que hagáis cumplimentar con la mayor efectividad todas las instrucciones en vigor para evitar anomalías innecesarias, sin olvidar que una ampliación de compromiso es similar a un contrato de trabajo temporal, por lo que su importancia es para muchos esencial y por ello amplío las siguientes recomendaciones:

- Tener una idea lo más clara posible de los cursos que se están realizando de ascenso a cabo y cabo primero, la previsión de los que se realizarán en un futuro próximo, así como el personal de la unidad que puede acceder a cada uno de ellos.

- Tener una relación, ordenada por fechas de finalización de compromiso, de todo el personal de METMP con anotaciones de posibilidad de acceso a cursos, tiempo máximo que puede permanecer en la categoría actual, firmando ampliaciones de compromiso, posibilidad de cambios de trayectoria y todo aquello que pueda afectar a la evolución del interesado.
- Comprobar, de una forma periódica (para mí la mejor es mensualmente), el personal que en los dos o tres meses próximos cumple el compromiso actual. Hablar con los interesados para aclarar, con anticipación suficiente, sus intenciones, al objeto de remitir la documentación correspondiente. A los indecisos, informarles de los plazos de que disponen, y asesorarles en cualquier sentido e informar por mensaje en caso de duda del interesado, es decir no dejarlo hasta que cumpla el compromiso, sino estar cerca de él para saber lo que quiere e informar por mensaje en caso de que los períodos de remisión estén a punto de superarse. Es de especial importancia que cuando un buque salga de maniobras al extranjero, y tenga previsto un período largo de estancia en la mar, se informe antes de su salida de las solicitudes de ampliaciones o comunicación por mensaje de los que no desean ampliación.
- Comprobar que la documentación de cada ampliación se remite de acuerdo con las instrucciones en vigor, debiéndose fijar prioritariamente que las fechas de inicio y fin de compromiso sean las correctas así como que el modelo de Informe del jefe de unidad se emita de acuerdo con las instrucciones en vigor.
- No olvidarse de informar por mensaje un mes antes de la finalización de su compromiso de aquellos que no desean ampliarlo. Aquí están incluidos los cabos primeros, cabos y marineros profesionales.
- No olvidarse nunca de pasar el mensaje de cese o toma de posesión en el destino de vicisitudes tales como el pase a la situación de Reserva, cambio de destino, embarque, etc., que es preceptivo para cabos primeros, cabos y marineros profesionales.

6.2. Real Decreto 984/92 de 31 de julio

Modificar el RD 984/92 en el sentido de que los tiempos para los compromisos iniciales, en lugar de ser de dos, tres o cuatro años, sean los necesarios para que los finalicen el primero de mayo o primero de noviembre, aproximándose lo más posible a los períodos indicados de dos, tres o cuatro años. Análogamente, se podrían hacer para las ampliaciones de compromiso, de forma tal que, en lugar de 12, 18 ó 24 meses, resulte el necesario para que los finalicen el primero de mayo o primero de noviembre, aproximándose lo más posible a los períodos indicados de 12, 18 ó 24 meses.

Con ello se conseguiría un control mucho más efectivo de las ampliaciones de compromiso del que existe actualmente, por parte de los interesados, jefes de Detall y Negociados correspondientes de la DIGPER y de DIGENSEM.

6.3. A las instrucciones emitidas por la DIGENSEM

- Que se simplifiquen los documentos de solicitud de ampliación a modelo de ampliación, informe del jefe de la unidad.
- Que se autorice como documento oficial el fax para poder transmitir el modelo de ampliación y el mensaje para remitir el informe del jefe de la unidad.
- Que no se exija el rigor establecido en el escrito 453-P, Núm. 5.364 de DIGENSEM de fecha 30.01.95, de que si en la fecha de finalización del compromiso la Dirección General del Servicio Militar no tuviese noticia de la ampliación del mismo deba implicar que la unidad del destino del interesado tenga que proceder a darlo de baja. Lo anterior no parece consecuente con la importancia de la «ampliación» o «no ampliación», por lo que cuando se tramiten expedientes fuera de fecha por razones tales como unidades en la mar o por largos períodos en el extranjero o similares, se debería esperar a recibir la denegación de ampliación de compromiso del SEDAM.

Con ello se conseguiría:

- Simplificar la documentación, lo que llevaría consigo un mejor control y facilitar la remisión de la documentación a los buques en la mar.

6.4. A las instrucciones emitidas por el ALPER

- Reducir el encaminamiento de los expedientes, de tal manera que las unidades puedan remitir directamente a la DIGPER los expedientes correspondientes, informando por mensaje a sus mandos orgánicos de haberlo efectuado.

Con ello se conseguiría:

- Máxima rapidez en la tramitación.
- Conocimiento de los mandos orgánicos del personal que desea o no desea ampliación de compromiso.
- Simplificación en el control de los mandos orgánicos de una documentación que donde realmente interesa es en la DIGPER y DIGENSEM.

Juan DUEÑAS FONTÁN



(Fotos: Burgos y Mesías Losada).

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.

UNA PROPUESTA PARA LA OPTIMIZACIÓN DE LOS PROGRAMAS DE INSTRUCCIÓN DE LAS FUERZAS ARMADAS EN LOS ENTORNOS DE ALTA TECNOLOGÍA MILITAR

Introducción



El personal de las Fuerzas Armadas que lleva a cabo su actividad profesional en contacto con la alta tecnología militar está expuesto a unos requerimientos planteados por dicha tecnología en la situación en la que se ve obligado a operar. Dichos requerimientos van a exigir que este personal reúna unas determinadas características, sin las cuales su rendimiento no será óptimo, con

el peligro que para él y otros puede suponer esto.

En este artículo vamos a analizar cuáles son algunas de esas características, así como una metodología a utilizar desde el punto de vista investigador (para mejorar el conocimiento de estas características) e instruccional (para desarrollar dichas características en el personal de las Fuerzas Armadas). Dicha metodología puede ser aplicada en el ámbito de los programas que han de llevar a cabo las Fuerzas Armadas en los sistemas de formación de sus profesionales.

Situación de combate

El individuo que desarrolla su actividad en los entornos de alta tecnología militar está sometido (en situación real) a una serie de factores que son propios de la situación de combate y que influyen en las características que dicho individuo debe presentar, así como en el entrenamiento al que se le debe someter. Estos factores pueden ser divididos en tres grandes categorías: previos a la situación de combate, propiamente de la situación de combate y posteriores a la situación de combate.

Entre los previos a la situación de combate deben de tenerse en cuenta aquellos que son propios del individuo, como son la experiencia de combate (con éxito o negativa), misiones realizadas (cantidad y tipología), la posible fatiga de combate, entrenamiento recibido o las características personales del individuo (físicas, cognitivas y de personalidad). También estarían presentes los fac-

tores propios del material que utilice, entre ellos, la complejidad del material o sus características (versatilidad, idoneidad o capacidad de supervivencia). Además se deben considerar los factores ligados a la misión, entre ellos su objetivo y las instrucciones recibidas.

Entre los factores de la propia situación de combate se encuentran los ligados al oponente, como son la actuación del adversario, material y equipo de que dispone, misión que tiene encomendada y conocimiento que de los factores citados posee el combatiente. Deberán contemplarse también los factores ligados a la acción del propio combatiente. En ella influyen la información que éste posee de todos los elementos que participan en la batalla, la coordinación con otros individuos y la cooperación con otros equipos o tripulaciones.

Otros son los factores ligados al combate propiamente, como los cambios en éste que obligan a que hombres y máquinas demuestren su adaptabilidad, la fluidez del combate, que requiere velocidad de adaptación por parte del combatiente o la lucha contra la letalidad de las amenazas enemigas, es decir, las oportunidades de supervivencia de que es capaz de disponer el combatiente.

Por último, son de consideración obligada los factores ligados al lugar de combate, entre ellos el clima, características orográficas, territorio propio o extranjero y motivo de las operaciones (invasión, defensa del territorio nacional, apoyo a un aliado...).

Respecto a los factores posteriores a la situación de combate, éstos influirán en próximas situaciones de combate. Entre ellos está la consecución o no de los objetivos que motivaron las acciones emprendidas, los daños y bajas sufridos, las malfunciones de equipos detectadas o las actuaciones deficientes registradas.

El conjunto de todos estos factores implica que el individuo que desarrolla sus actividades en los entornos de alta tecnología militar y que, por tanto, debe enfrentarse a la situación de combate, debe poseer una serie de características que habrá de potenciar con un adecuado entrenamiento, de manera que pueda llevar a cabo de una forma óptima las tareas que se le encomienden.

Características

Los entornos militares de alta tecnología presentan una serie de requerimientos propios que deben observarse más allá del comportamiento técnicamente correcto para cada situación. En primer lugar, la actividad que en ellos se realiza está pensada para situaciones en las que está en peligro la vida de los individuos que en ellos operan, por el riesgo implícito que llevan consigo muchas de sus acciones o las repercusiones de las realizadas por otros. Por ejemplo, el comandante de un submarino de ataque y su dotación saben perfectamente que del uso que hagan de los equipos de que dispone su buque depende el que sean o no detectados por los equipos de los buques o aparatos

(helicópteros o aviones) antisubmarinos. Si esto ocurre en situación de guerra puede llevarles a la muerte bajo el mar. Una maniobra incorrecta puede producir un eco sonar que en un entorno civil no pasaría de una mera anécdota pero que puede significar la diferencia entre el éxito y el fracaso en la misión y, en el peor de los casos, acarrear su destrucción por el adversario.

En segundo lugar, las personas que actúan en los entornos militares de alta tecnología se enfrentan a la actividad de otras en su misma situación, pero normalmente actuando contra la suya. La tripulación de un carro se enfrenta a otras tripulaciones de carros, helicópteros, aviones o infantes. Esto implica que las características requeridas para un entorno de alta tecnología militar se deben agudizar respecto a las necesarias para una tarea similar en un entorno de alta tecnología civil, en el sentido de que la tolerancia en los errores es mucho menor —si se producen, son letales— y las condiciones de trabajo requieren mayor resistencia al estrés y la tensión.

El individuo deberá enfrentarse a otro individuo de aptitudes similares y, además, a una posible desventaja tecnológica. Esta última sólo será superable merced a una superioridad respecto a la calidad de las aptitudes del propio individuo (González, 1993).

Por último, como ya se ha apuntado, en los entornos de alta tecnología militar no suele existir la posibilidad de cometer errores, ya que se pagan con la propia vida o la de compañeros, teniendo este factor el agravante de que tales errores pueden ser aprovechados por el adversario, convirtiendo así situaciones no mortales en otras potencialmente letales: una deficiente maniobra de ocultación o un disparo no apropiado pueden colocar al blindado enemigo en disposición de destruir nuestro carro de combate.

Todo ello convierte al entorno de alta tecnología militar en un entorno militar altamente competitivo que exige constantes mejoras en los equipos y, especialmente, en los individuos que utilizan y hacen operativa esta tecnología. Los entornos de alta tecnología militar presentan unos requerimientos mínimos para aquellos individuos que con ellos se relacionan, sin los cuales no podemos hablar de que la relación sea buena o mala, porque simplemente no se produce la relación hombre-entorno a unos niveles operativos. Estos requerimientos pueden estar presentes en diferentes niveles en cada uno de los individuos, pero será necesario que éstos posean una mínima capacidad en cada uno de ellos.

Mediante el análisis de estos requisitos se podrá mejorar la delimitación de las capacidades necesarias para dichos entornos, es decir, determinar en cada caso qué rasgos de los requeridos presenta cada individuo para poder trabajar con aquellos que realmente los posean. Características como resistencia a la presión —peligro de muerte— o rapidez y precisión en la toma de decisiones son, por ejemplo, características imprescindibles. Más allá de éstas, se pueden citar elementos perceptivos, de organización de la memoria, de procesamiento de información y de respuesta, que permiten diferenciar al profesional compe-

tente (y con frecuencia, superviviente) del que no explota los recursos del instrumental tecnológico y malogra las misiones.

Por otra parte, hay que optimizar los programas de enseñanza-aprendizaje o adiestramiento, de forma que se mejoren las actuaciones llevadas a cabo por el personal implicado.

La optimización del factor humano llevará aparejada, como lo demuestran recientes confrontaciones, como la de las Malvinas (Iriberry, 1992) o la segunda guerra del Golfo (Santos, 1991; Guerra, 1991), una ejecución más correcta de las tareas, siendo ésta una circunstancia imprescindible para la obtención de la victoria.

Algunos de los requerimientos de los entornos de alta tecnología militar están contenidos en un conjunto de características psicológicas, entre ellas las de tipo cognitivo:

1. **Percepción.**—La percepción de los individuos debe de ser de alta calidad y velocidad. El hombre puede dar respuesta a dichos requerimientos mediante lo que llamaremos patrones perceptivos. Estos patrones están constituidos por los procedimientos de selección, control atencional y codificación de los estímulos. Básicamente, se concretan en la discriminación de los elementos más significativos de la información disponible, el control de sus variaciones y la correcta atribución de significado. Estos patrones deben cumplir unas condiciones precisas:

- a) Estar adaptados al entorno, es decir, especializados por grupos con respecto a la información y, a través de ésta, con respecto al entorno del cual procede dicha información.
- b) Ser de fácil desarrollo, ya que los entornos de alta tecnología militar son acusadamente cambiantes. De esta forma, el sistema cognitivo mantiene la capacidad de adaptarse a los cambios que se puedan producir.
- c) Ser flexibles, para poder, dentro de su especialización, actuar con diferentes informaciones. Es imposible disponer de un patrón para todas y cada una de las informaciones, por lo que cada patrón debe poder adaptarse a un conjunto de dichas informaciones.

2. **Atención.**—Para que el individuo pueda obtener del entorno la información que le va a permitir dar la respuesta requerida, es necesario que posea capacidad atencional y que ésta cumpla unas condiciones:

- a) *Que sea resistente a la fatiga.* Esto supone dos virtudes. Por un lado, la capacidad de mantenerse atento, a pesar de estar trabajando con un estímulo repetitivo. Este factor será de vital importancia en actividades que dependen de que un estímulo se mantenga de forma constante

(Hernández, 1993), o del momento en el que se produce una variación en dicho estímulo.

Por otro lado, está la capacidad para distinguir de entre los estímulos que pueden suponer en un momento dado un factor de «ruido» de aquellos otros que realmente son significativos. En los entornos de alta tecnología militar la constancia y la eliminación de «ruido» son imprescindibles, ya que se reciben estímulos de forma repetitiva (operando un radar, por ejemplo), pero hay que seguir dedicándoles recursos atencionales, al tiempo que se perciben estímulos que pueden ser significativos en un momento dado y con relativamente baja frecuencia. Además, éstos pueden convertirse en «ruido» en otra situación y como tales deben ser tratados. Un ejemplo podrían ser las señales de radar de aviones propios que pasan a ser secundarios cuando son detectados aviones enemigos.

- b) *Que sea potente.* El individuo debe ser capaz de mantener altos niveles atencionales durante el período de tiempo requerido por la actividad que realiza (por ejemplo, una situación de alerta radar de los sistemas de vigilancia y lucha antiaérea). No basta con un nivel atencional alto, pero temporalmente corto. Sin esta capacidad de resistencia a períodos prolongados en los que se dedican elevadas cantidades de recursos atencionales, dicho individuo no podrían llevar a cabo de forma eficiente su tarea (Wickens, 1992).

3. Es importante que el individuo posea la mayor *cantidad* y mejor *calidad de información* que sea posible referida a dicho entorno de alta tecnología militar. Esta información puede provenir del exterior, vía percepción-atención, pero también puede provenir de la que está almacenada en la memoria y es recuperada en un momento dado. Esta información recuperada debe de presentar una serie de características:

- a) Que sean conocimientos funcionales, flexibles e interpretativos, lo que permite una mayor economía y velocidad a todo el sistema cognitivo.
- b) Que permita tener capacidad de reprogramación de la tecnología utilizada, lo que hace que el individuo actúe sobre el entorno tecnológico que le rodea para adaptarse a las diferentes circunstancias.
- c) Que incluyan patrones mnémicos (memorísticos) que permitan al individuo acceder de forma rápida y precisa a la información más adecuada en cada momento.

4. Por último, habría que añadir un grupo de características que deben estar presentes en los individuos que se relacionan con entornos de alta tecnología militar. Son características ligadas al trabajo de *procesamiento de información que realiza el sistema cognitivo*, es decir la actividad que sobre la información que recibe realiza el sistema cognitivo. Estas características son:

- a) *Capacidad procesadora flexible.* Permite tratar la información de diferentes formas para poder dar respuestas óptimas en cada caso dentro de la variabilidad de situaciones que se les pueden presentar.
- b) *Capacidad procesadora rápida.* Permite dar respuestas óptimas a la gran cantidad de informaciones y situaciones que por unidad de tiempo deben afrontarse.
- c) *Capacidad procesadora adaptativa.* Permite adaptarse y dar respuestas óptimas a la gran cantidad de cambios, en situaciones y actividades, a los que se enfrenta. En la práctica, esta capacidad se concreta en la disposición de un número suficientemente amplio y variado de recursos de procesamiento.
- d) *Capacidad procesadora creativa.* Permite dar respuestas óptimas a aquellos cambios que se producen fuera de los límites conocidos y para los cuales no hay respuestas previamente determinadas, sino que deben generarse nuevas.
- e) *Capacidad procesadora con rutinas de automatización.* Permite proporcionar respuestas óptimas, rápidas y económicas a aquellas situaciones que ya son conocidas, sin ocupar el sistema procesador, el cual puede dedicarse a otras tareas.
- f) *Capacidad procesadora con un nivel de activación bajo.* Permite estar siempre en disposición de dar la respuesta óptima en cada momento y situación.

Un segundo bloque de características serían las de tipo no cognitivo:

1. Resistencia a la tensión.—La tensión concreta, ligada a la situación de combate en la que se encuentra el personal que trabaja en entornos de alta tecnología militar, no debe suponer para él dejar de actuar con la exactitud con que lo venía haciendo, ya que de lo contrario se pondría en peligro toda la realización. El individuo que no soporte la tensión no puede ser considerado como válido.

2. Resistencia a la presión.—La existencia de unas variables y circunstancias que actúan de forma permanente en sentido negativo sobre el individuo suponen una presión sobre las capacidades cognitivas y físicas del individuo.

Si el operador de radar no es capaz de mantener su alta capacidad de detección-información respecto a los blancos que aparecen en el radar cuando no puede recurrir a sistemas de ayuda (por avería o inexistencia de éstos) durante prolongados períodos de tiempo, sin que se produzcan variaciones en la calidad de su rendimiento, no será apto.

3. Capacidad de controlar las emociones intensas.—Es una característica necesaria para aquel personal militar que se encuentra en situaciones que pueden dar lugar a emociones muy intensas (e incluso desestabilizadoras) y

que podrían hacer descender o incluso desaparecer su capacidad de rendimiento. Entre ellas podría incluirse las de aquel personal que repetidamente se encuentra en situaciones límite, en las que puede perder la vida y es consciente de ello de forma previa.

Si el individuo es capaz de controlar dichas emociones, probablemente actuará correctamente y es posible que cumpla con su misión y sobreviva, de lo contrario probablemente bloqueará sus recursos de acción y anulará sus capacidades de éxito o supervivencia.

4. Actitudes positivas para el trabajo con alta tecnología e instrumental inteligente. La actitud que presente el individuo en este aspecto es importante, ya que facilitará su actuación y sus aprendizajes redundando todo ello en un mejor aprovechamiento del binomio hombre-máquina.

Piénsese en los tripulantes de un submarino que conviven con un entorno tecnológico 24 horas al día, siete días a la semana y, en muchos casos, durante muchas semanas, sin ni siquiera ver la superficie (Delgado, 1988). Es sencillo entrever las repercusiones que podría tener sobre estos individuos una predisposición, una actitud negativa hacia los entornos tecnológicos y sus incidencias negativas sobre su rendimiento, por muy cualificados que estuviesen.

Todas estas características dotarán al individuo de las capacidades necesarias para enfrentarse a las diversas situaciones que se le pueden plantear en el entorno de alta tecnología militar con las mayores probabilidades de éxito, tanto al nivel del cumplimiento de las misiones encomendadas como de la supervivencia del individuo.

Simulación

A partir de lo dicho nos podemos plantear cuál puede ser el camino para conocer y desarrollar de una forma segura los parámetros requeridos por el personal que realiza sus actividades en los entornos de alta tecnología militar. No podemos olvidar que el objetivo de la optimización propuesta no está referido a la máquina —dejamos este trabajo a ingenieros y diseñadores— sino el ser humano que la maneja. Por tanto serán las ciencias humanas las que nos darán las respuestas que buscamos.

Por ser el objeto de estudio de las ciencias humanas (el ser humano) de extrema complejidad, resulta de especial interés, al menos en el campo de trabajo al que hace referencia este artículo, que dichas disciplinas recurran al campo de la simulación como herramienta auxiliar de gran utilidad. Los entornos de alta tecnología presentan dificultades de accesibilidad para el investigador. Es difícil poder realizar experimentos en la cabina de un avión de combate durante un combate real o en la cámara de mando de un submarino de ataque en pleno juego del gato y el ratón en las aguas del Polo Norte. Otro

motivo es el hecho de que aunque se pudiese acceder con facilidad a dichos entornos, la experimentación podría poner en riesgo equipos o incluso personas, lo cual es de todo punto inadmisibile (González, 1993).

Por todo ello, la investigación que se realice en entornos de alta tecnología militar, como son los constituidos por los modernos aviones de combate, está muy limitada. La investigación de laboratorio podría ser una solución, si no fuese porque también presenta graves inconvenientes. Por un lado, sin simulación es difícil reproducir en el laboratorio todas las circunstancias que rodean la actividad que se lleva a cabo en los entornos de alta tecnología militar (Fitzsimons, 1992; Díaz, 1985; Ríos, 1990; Arranz, 1989). No sería del todo imposible reproducir en un laboratorio la contienda protagonizada por submarinos de ataque y los escoltas de una escuadra enemiga o, como se ha dicho anteriormente, entre submarinos de ataque y submarinos nucleares con misiles balísticos estratégicos (SSBN) bajo las aguas del Polo Norte (Walker, 1992; Clemente, 1985; González, 1985). O cómo responde una tripulación de un moderno carro de combate al entrar en batalla y encontrarse en una «melé» de blindados que abren fuego unos sobre otros y en donde se producen múltiples deflagraciones por el estallido de las municiones de los blindados alcanzados por el fuego enemigo (o amigo, si conviene a la experimentación) (Sánchez, 1988; Narbona, 1989).

Por otro lado, resultaría muy difícil y complicado, si no imposible, trasladar todo el conjunto de equipamientos necesarios para replicar el entorno de alta tecnología militar a un laboratorio experimental (Esquerdo, 1987; Mata, 1990).

La simulación permite solventar estos y otros problemas (Taibo, 1982). Para comprobar esta afirmación sólo hay que referirse a un caso concreto. De todos es conocida la existencia de un instrumental que precisamente recibe el nombre de simuladores y que es utilizado para el entrenamiento de, entre otros, tripulaciones de carros de combate, pilotos de avión o helicóptero, artilleros antiaéreos o dotaciones de diversos buques. Con este instrumental se pueden imitar todas las variables, situaciones e incluso sensaciones con las cuales se puede encontrar el personal mientras realiza su tarea. Se puede poner a prueba y adiestrar al combatiente sin que por ello corran ningún riesgo ni hombres ni equipos (González, 1993; Marambio, 1994).

A todo esto hay que añadir que incluso se puede experimentar con situaciones que no se han presentado nunca, pero que podrían darse en algunas circunstancias, aumentando, de esta forma, la cualificación del combatiente. Así también se pueden mejorar las técnicas de entrenamiento, de potenciación de las características deseadas, búsqueda de soluciones ante nuevos problemas y mejora del entorno tecnológico.

Por ejemplo, la actividad del personal de las baterías de artillería antiaérea requiere efectuar un entrenamiento especializado, bastante complicado en algunos aspectos y, en ocasiones, debido a múltiples factores, incompleto. Para

un entrenamiento realista se requeriría disponer de abundante munición, una superficie de defensa de una gran extensión (dependiendo del alcance y misión encomendada a dicha batería), y unos blancos lo más realistas posible (en cuanto a tamaño, diseño y comportamiento), además de estar presente en el número y tipología con el que se puede enfrentar dicha batería en una situación real. Todo ello debería estar acompañado por el apoyo de controladores de radares emplazados en los buques y de un sistema de telecomunicaciones, más espacio aéreo libre de pasillos aéreos comerciales, militares o de entrenamiento. En resumen, muchas cosas, muy costosas y todo ello para que un reducido número de hombres se entrene.

Es útil, por tanto, una forma de entrenamiento e investigación diferente, menos costosa y sin los problemas colaterales descritos. La respuesta es un simulador, que familiarizará a los artilleros con sus tareas, situándolos en un ambiente muy cercano a la realidad. Este instrumento permite la visualización y audición de todos aquellos factores que se darían en una situación real, proporcionando además las sensaciones que en ella experimentaría el artillero. Puede permitirnos desarrollar un complejo entrenamiento y conocer mejor las capacidades requeridas para las tareas que haya de efectuar.

Algunos equipos permiten que el instructor pueda realizar la selección del tipo de ejercicio y de las condiciones de cada misión, así como poder conseguir la evaluación automática y precisa, la congelación de la situación concreta en un momento dado (permitiendo comentarla), la repetición voluntaria, a fin de que el personal analice su propia actuación, y la reprografía del ejercicio efectuado.

A la vista de lo indicado, parece claro que la simulación como instrumento de investigación permite poner a prueba de forma parcelada las diferentes características que debe poseer el personal en cada caso, para ir sucesivamente acoplándolas a un modelo general del conjunto de características necesarias para realizar de una forma óptima las tareas encomendadas en una situación de combate real al personal que trabaja en entornos de alta tecnología militar. De otra forma, dada la magnitud y complejidad de las características implicadas, resultaría imposible controlar la gran cantidad de variables intervinientes y, por tanto, sería muy dificultosa toda clase de experimentación.

Por último, hay que añadir que las posibilidades que dentro de la simulación abre la realidad virtual ensanchan el campo de la investigación en la mejora de las características necesarias para trabajar en entornos de alta tecnología militar, tanto a nivel de su conocimiento como de la mejora en su instrucción y potenciación.

Conclusiones

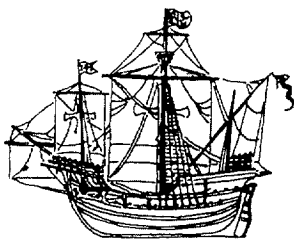
Conocidos los requerimientos que plantea la situación de combate en los entornos de alta tecnología militar, hemos propuesto cuáles son las principales características que los profesionales que en ellos desarrollan sus activida-

des deberían reunir. Estas características pueden optimizarse mediante programas de instrucción adecuados que las contemplen y desarrollen. Pero los programas de instrucción que se lleven a cabo deben dotarse de los instrumentos, recursos y técnicas que permitan obtener los mejores resultados a un costo razonable y con la mayor seguridad para hombres y equipos que sea posible. La simulación y, de una forma creciente y llena de posibilidades, la realidad virtual, proporcionan un instrumento, una tecnología y una metodología que nos permite llevar a cabo dicha instrucción respetando las premisas antes indicadas.

No hay que olvidar que para que dicha técnica y tecnología sean realmente optimizadoras, necesitan del soporte de unos planteamientos teóricos sólidos y válidos. Es por ello necesario un conocimiento amplio de las necesidades de formación que presentan, para los profesionales de las Fuerzas Armadas, la alta tecnología con la que trabajan. Sólo a partir de este conocimiento se podrán desarrollar unos programas de instrucción que realmente den respuesta a esas necesidades, optimizando sus aprendizajes y permitiendo realizaciones más eficaces y seguras.

Lo expuesto en este artículo creemos que puede servir como planteamiento de algunas de las características requeridas por estos profesionales y ayudar en la formulación de parte de los programas de instrucción a ellos dirigidos.

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

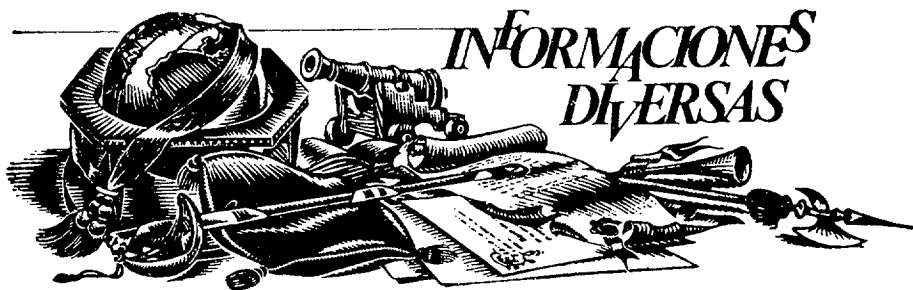


BIBLIOGRAFÍA

- DELGADO, P. (1988): *Submarino «Siroco». Vivir entre dos mundos.* «Revista Española de Defensa», 1, 8, 54-59.
- ESQUERDO, J. F. (1987): *TACTS/ACMRI sin disparar un tiro.* «Revista de Aeronáutica y Astronáutica», 631-636.
- GONZÁLEZ, A. (1985): *Evolución tecnológica de los simuladores.* «Revista de Aeronáutica y Astronáutica», 531, 264-270.
- GONZÁLEZ, J. P. (1993): *Aptitudes cognitivas para entornos de alta tecnología militar.* Universidad Autónoma de Barcelona. Tesis doctoral. Bellaterra.
- GUERRA, S. (1991): *El conflicto del Golfo Pérsico. Reflexiones militares.* «Revista Ejército» 52, 615, 14-18.
- HERNÁNDEZ, V. (1993): *Ataque aéreo.* «Revista Española de Defensa», 6, 59, 44-45.
- IRIBERRI, R. A. (1992): *¿Tanto hicieron tan pocos? La fuerza aérea argentina en el conflicto.* «Defensa», 15, 168, 56-62.
- MARAMBIO, C. (1994): *La modernización de las Fuerzas Armadas chilenas.* «Tecnología Militar», 16, 1/94, 15-23.
- MATA, J. (1990): *Maniobras por ordenador.* «Revista Española de Defensa», año 3, 33, 64-65.
- NARBONA, A. (1989): *Simulación del combate terrestre mediante ordenadores.* «Revista Ejército», 50, 591, 78-85.
- SÁNCHEZ, A. (1988): *Radar aerotransportado multimodo.* «Revista de Aeronáutica y Astronáutica», 568, 388-396.
- SANTOS, A. (1991): *La guerra del Golfo, consideraciones ante la ofensiva final.* «Revista Ejército», 52, 615, 6-13.
- TAIBO, J. (1982): *La simulación, un campo cada vez más complejo.* «Defensa», 5, 47, 34-41.
- WALKER, A. J. (1992): *Submarine warfare-RN training for excellence.* «Military Simulation & Training the training Journal», 1, 28-32.
- WICKENS, Ch. D. (1992): *Engineering Psychology and human performance.* New York: Harper Collins Publishers.



Tiburón. Autor: Guillermo Peñuelas.



EL GRUPO ALFA EN BARCELONA

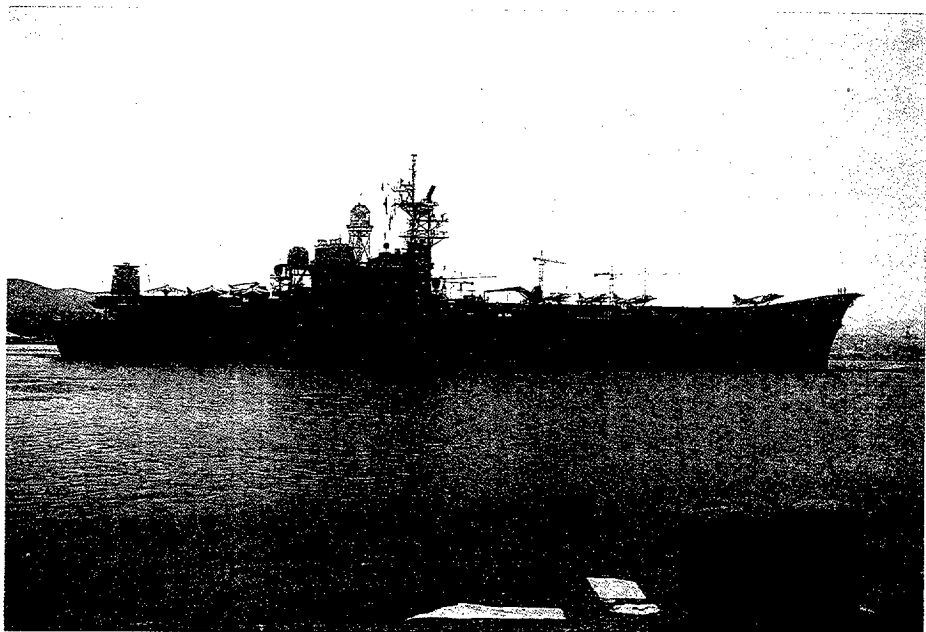


finis del pasado septiembre, durante las fiestas de la Virgen de la Merced, patrona de Barcelona, recalaron en el puerto de la Ciudad Condal el portaaviones *Príncipe de Asturias* al que acompañaba su escolta, en esta ocasión constituida por las fragatas *Cataluña* y *Reina Sofía*.

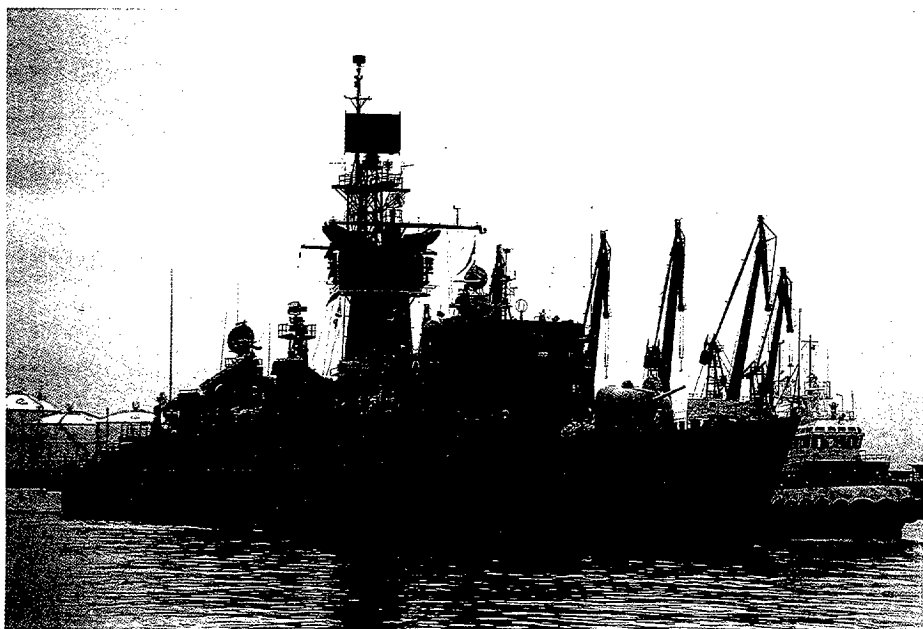
El motivo de su visita fue la participación de unidades de UNAEMB en la llamada Festa del Cel (Fiesta del Cielo), festival aeronáutico que organiza anualmente el ayuntamiento barcelonés, que este año ha cumplido su cuarto aniversario. El escenario elegido para ello son las llamadas playas olímpicas (Nova Icaria y Bogatell), junto con la de la Barceloneta, más antigua aunque totalmente remozada, así como el propio puerto olímpico, por donde evolucionan o permanecen fijos un buen número de aeronaves de todo tipo, desde globos hasta parapentes, de paracaídas a cometas y de aeromodelos R/C a alas delta.

La Fiesta del Cielo suele ser seguida por una gran cantidad de público —en la edición de este año se habla de unas 100.000 personas— que acaba abarrotando materialmente aquella zona, y pasan una jornada festiva lúdica contemplando las evoluciones y cabriolas de cuantos vehículos aéreos participan. En esta ocasión, al poderse contar con un plato fuerte, el concurso de las aeronaves —aviones y helicópteros— de la Armada, se previó además un espacio para autoridades, invitados y personalidades destacadas, ubicado al extremo del muelle de Carlos I, justo encima de la bocana del puerto olímpico, en una posición elevada extraordinaria que constituye un observatorio de primera categoría.

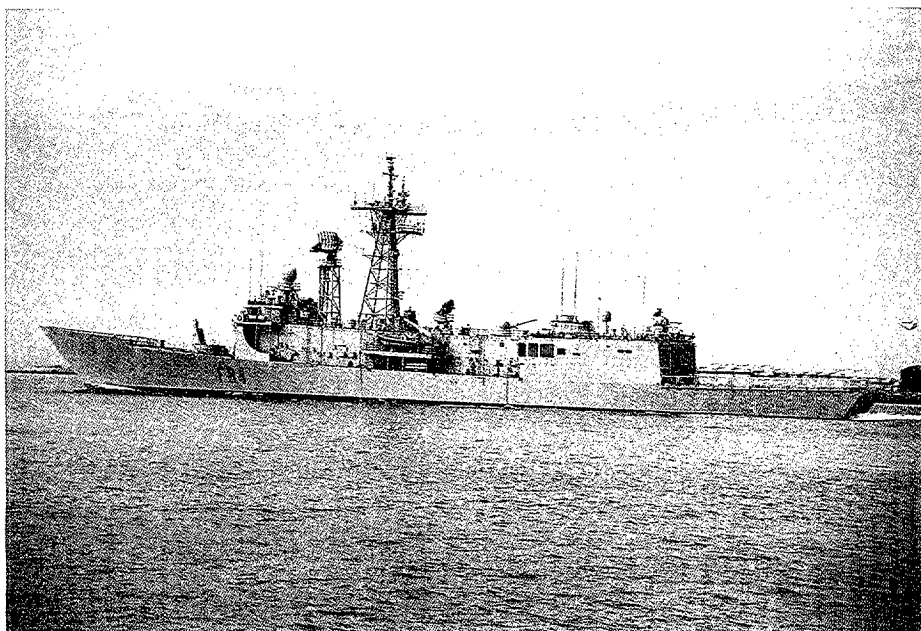
La participación de la Armada consistió en seis aviones AV-8S, un AV-8B, dos helicópteros SH-3D y otros dos AB-212, los cuales evolucionaron durante casi media hora por encima de la franja de mar inmediata a los contradiques



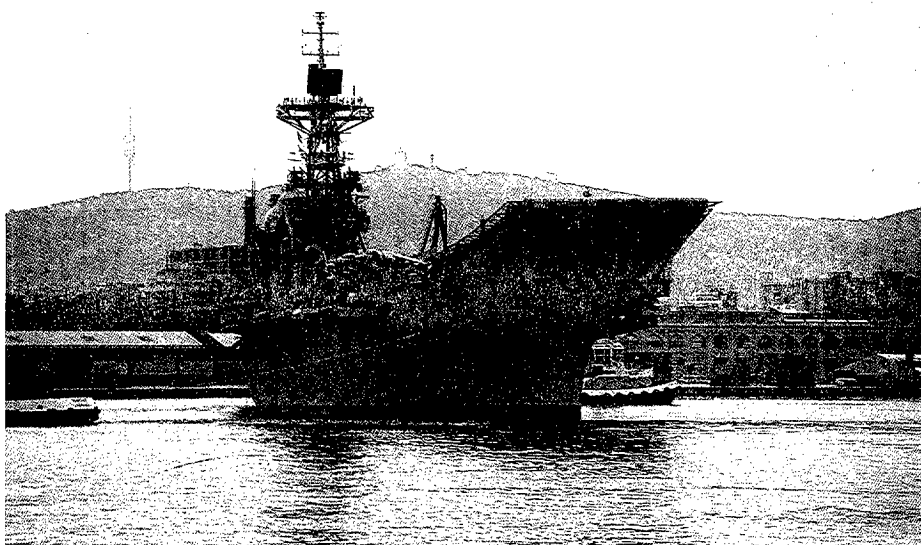
El *Príncipe de Asturias* entrando en el puerto de Barcelona.



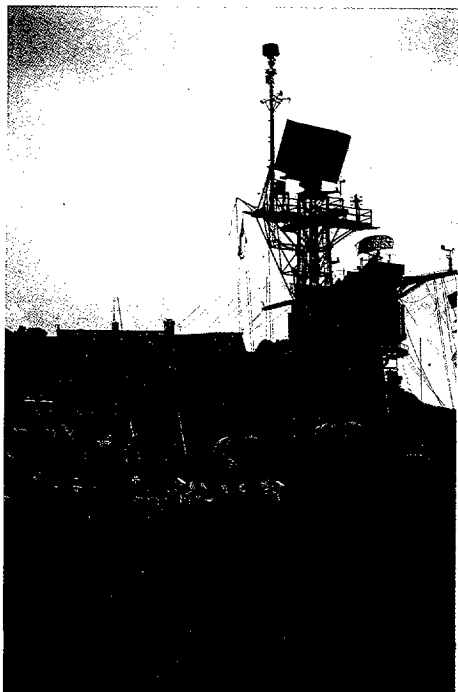
La *Cataluña* atracando.



La fragata *Reina Sofía* entrando en puerto.



El *Príncipe de Asturias* atracando.



Fragata *Cataluña*. Al fondo, el castillo de Montjuïc.

del Puerto Olímpico, recibiendo el reconocimiento del público presente por la pericia demostrada durante las evoluciones.

La flota en Barcelona

La llegada de tres buques de la Armada despertó gran expectación, máxime cuando la prensa había comunicado que podrían ser visitados durante las mañanas y tardes del sábado 23 al lunes 25.

Los aficionados se volcaron materialmente sobre los tres buques, calculándose que el total de visitantes fue alrededor de treinta a cuarenta mil personas, aunque no todas lograsen visitarlos puesto que hubo que acortar las visitas a pesar de haberse ampliado



Un aspecto parcial de la larguísima y ordenada cola de los aspirantes a visitar el *Príncipe de Asturias*. Foto tomada desde el puente de la *Reina Sofía*.

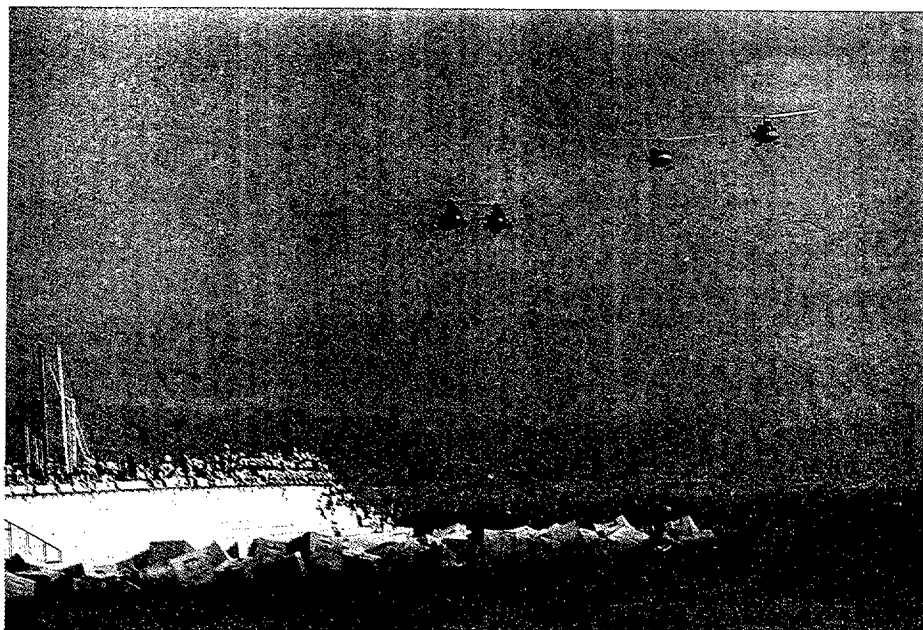
considerablemente la hora prevista (el sábado 23 el *Príncipe* estuvo recibiendo público hasta pasadas las 22 horas y el domingo 24, pese a haberse cortado la inmensa cola de visitantes, hasta más allá de las 23 horas). Especialmente espectacular fue la cola formada por quienes deseaban visitar el portaaviones; el domingo 24, a las 5 de la tarde, puede calcularse que la larguísima fila —que mediría del orden de unos 1.000 metros— contenía no menos de 6.000 a 8.000 personas. Ello es testimonio fehaciente del atractivo que ejerce la mar en los barceloneses, cuna y *alma mater* de su ciudad de larguísima tradición marinera, y de un interés y amor por la Armada, de los que hemos sido testigos siempre que se presenta la ocasión —menos frecuente de lo que quisieran, también



La paciente espera de los visitantes de la *Reina Sofía*.



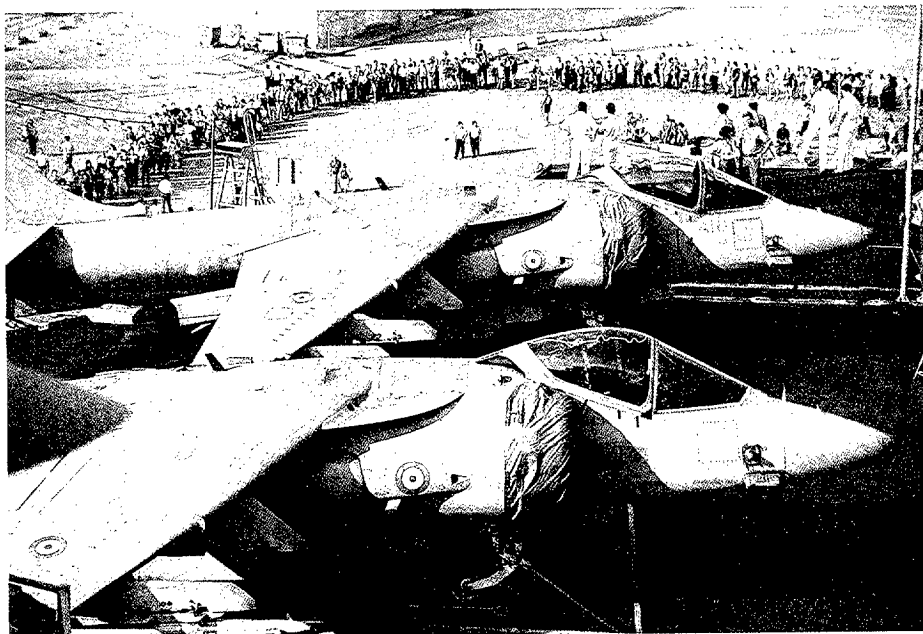
El público contemplando desde el muelle las evoluciones de los helicópteros.



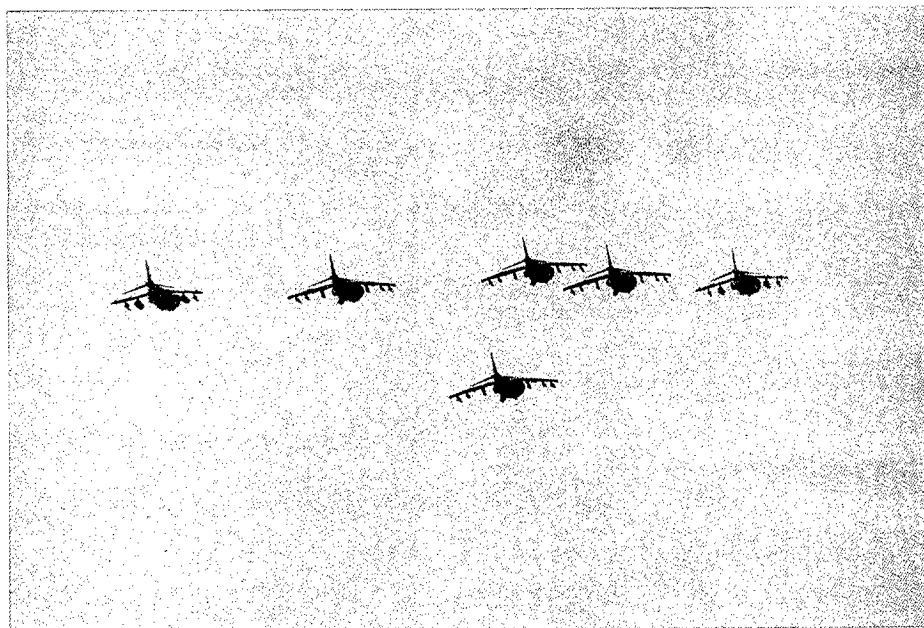
Exhibición en vuelo de los helicópteros.



A bordo del *Príncipe*, visitantes de todas las edades.



Algunos visitantes a bordo. En el muelle muchos otros esperan su turno.



Aviones de la 8.ª Escuadrilla en vuelo.



La expectación del público por subir a bordo del portaaviones se refleja en esta foto mejor que en cualquier comentario.

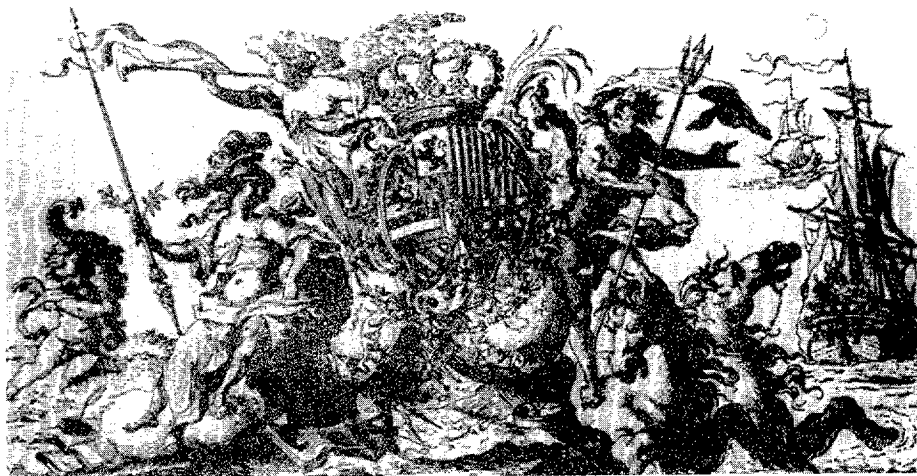
hay que decirlo— demostrándolo de forma tan masiva y popular.

Las nuevas marcas de costado

Digamos también que la visita llevó a Barcelona a la fragata *Reina Sofía* —que llegó al puerto de la Ciudad Condal por primera vez—, junto a la *Cataluña*, veterano buque que recibió su bandera de combate de instituciones catalanas, al igual que el propio *Príncipe de Asturias*. Ambos buques lucían también las nuevas marcas de costado en baja visibilidad, en gama de grises en vez del blanco/negro tradicional, utilizadas actualmente por muchas Marinas con objeto de enmascarar eficazmente al buque contra los ataques de misiles anti-buque, al reducirse los contrastes entre dichos colores.

Camil BUSQUETS I VILANOVA





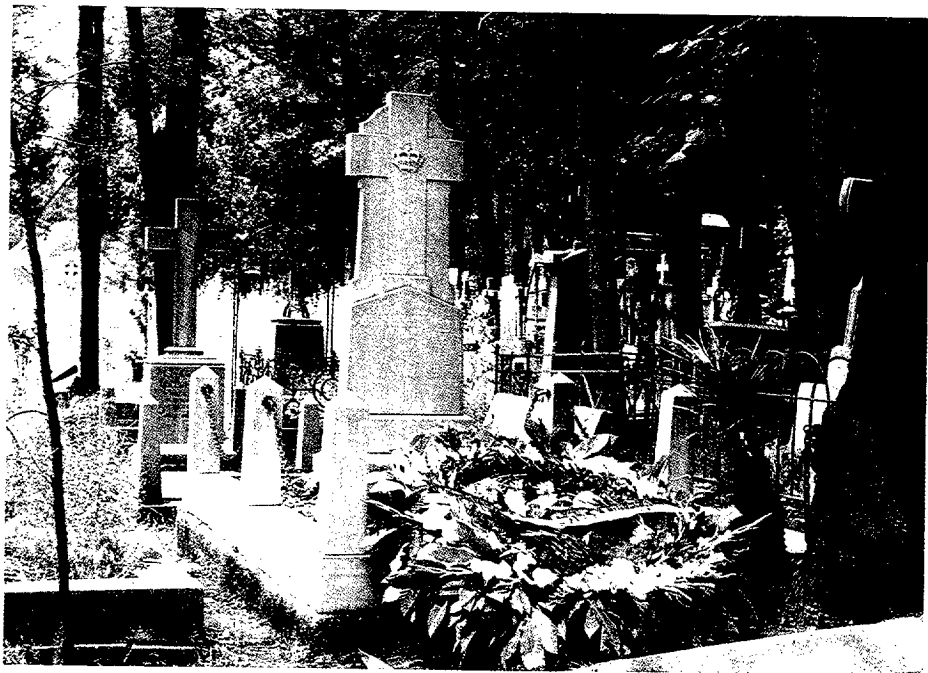
HISTORIAS DE LA MAR

UNA TUMBA ESPAÑOLA EN ESTAMBUL



PENAS convertido el mar de Mármara en el brazo de agua que es el Bósforo y, más o menos, enfrente del otomano palacio de Dolmabaçe, suele verse fondeada con periodicidad bimestral una de nuestras fragatas, en escala de descanso en Estambul tras el cumplimiento de misiones en el Adriático. La vista que la antigua Constantinopla o Bizancio ofrece desde ese punto es realmente fascinante. Hacia Europa y Asia (hay que recordar inevitablemente al pirata «sentado alegre en la popa, ...») se extiende la enorme urbe, se dice que ya supera los 12 millones de habitantes, de la que se destacan los airosos alminares de la Mezquita Azul, Suleymaniye, la Yeni Çami (Nueva Mezquita) y muchas otras, y los perfiles inconfundibles del Palacio de Topcapi (o de «la puerta del cañón»), la torre de Galata, la basílica de Santa Sofía, así como los puentes que cruzan el «Cuerno de Oro», la zona donde terminaba la legendaria «ruta de la Seda».

Quien escribe estas letras ha tenido la suerte de disfrutar de esa bella panorámica en cuantas ocasiones nuestros buques han fondeado en el Bósforo, pues entre las misiones de un agregado de Defensa, Militar, Naval y Aéreo se cuenta la de facilitar las visitas y escalas de unidades o buques. Y era una misión



que cumplía absolutamente feliz, aunque más de una vez tuviese que trepar por una escala de gato, ya que me permitía mantener contacto con nuestra Armada y recordar, con nostalgia, los felices años de destino en el EMACON del MUNICAN, con fabulosos compañeros de trabajo, como los capitanes de fragata don Ramón Márquez Montero, don Juan Ignacio Pita Rodrigo (que en paz descanse) y don Francisco Romero Díaz del Río y el subteniente Antonio Fernández Rivas cuya preparación y entusiasmo hacían fácil todo, incluso ese difícil equilibrio entre lealtades al ejército de procedencia y a un mando unificado. Tampoco olvido a los almirantes y componentes del Estado Mayor de la Zona Marítima de Canarias, que tantas atenciones tuvieron para con este «terrible» y que tanto colaboraron para sacar adelante aquel ilusionante proyecto del Mando Unificado de Canarias.

Pero volvamos a lo nuestro. Para cada escala se preparaba (bueno, y se seguirá preparando) un pequeño programa de actividades, en perfecto enlace Agregaduría-Sección de Relaciones Exteriores de la División de Estrategia del Estado Mayor de la Armada-Estado Mayor de la Zona Marítima del Norte (COMSARNORTH) y de las Fuerzas Navales turcas-barco, en uno de cuyos apartados rezaba: «Día xx a las yy horas, ofrenda de una Corona de Flores en la tumba de los Marineros españoles enterrados en el cementerio católico de Estambul».

Estoy seguro que más de uno de los comandantes, al leer ese punto del programa, se quedarían tan extrañados como yo cuando supe de la existencia de

esa tumba. Apenas llegado a Turquía, en octubre de 1992, un escrito del excelentísimo señor cónsul de España en Estambul me informaba que el Día de los Difuntos dicha autoridad, como venía siendo tradicional, haría una ofrenda floral, recuerdo de nuestra representación diplomática a seis marineros fallecidos en aquella ciudad hacía ya varias décadas. Indagué lo que pude y obtuve alguna información, aunque no mucha, la verdad sea dicha. En el Anexo 1 se transcribe el documento que obra en el Consulado y en el que figuran nombres, buques en los que se encontraban embarcados y fechas de fallecimiento, pero no he podido averiguar las causas de las muertes, ni los motivos de las arribadas de nuestros barcos a aquel puerto ni, finalmente, el porqué no fueron repatriados, aunque aquí supongo que las condiciones sanitarias de los buques no harían recomendable el traslado de los restos hasta España.

A finales de 1992 puse el hecho en conocimiento del Estado Mayor de la Armada, permitiéndome proponer la repatriación de los restos o, si eso no se consideraba conveniente, que en ocasión de futuras visitas de buques de la Armada española a Estambul, se celebrase algún pequeño acto de homenaje y recuerdo. Esta segunda propuesta fue la aprobada, y confirmada por el AJEMA actual, almirante Romero Caramelo, en la visita oficial efectuada el pasado mayo a Turquía.

Y por ello, en cada una de las visitas, una comisión que el comandante del buque designa, y normalmente compuesta por él mismo, un oficial, uno o dos suboficiales y doce o quince de marineros, se traslada al cementerio católico de la ciudad, umbrío y de parecido aspecto a los de cualquier parte de España, donde, acompañados por el cónsul y vicescónsul de nuestra patria en Estambul y el agregado, se coloca una corona de flores rojas y amarillas, con una cinta con el nombre del barco sobre la lápida de la tumba, propiedad de la Marina española, según anotación existente en el Registro del cementerio (en el Anexo 2 se recoge su traducción del francés). En dicha lápida figuran el Escudo de la Armada española y los nombres y fechas de fallecimiento de los seis marineros allí enterrados. Luego, el entrañable padre Sarria (que no Sarriá, como él nos recordaba siempre, pues procede de Galicia), reza un responso por el eterno descanso de aquellos compañeros que duermen allí desde hace más de 70 años y lee la oración de noche de la Marina española, que musitamos todos. Cuando el «ten de nosotros, Señor, piedad» se extingue, corren unos momentos de silencio y los corazones del grupo de españoles se impregnan de melancolía, mientras vuelven a dejar solos, tan lejos, a aquellos que no tuvieron la suerte de pisar de nuevo el suelo de España. Se hace verdad lo que otro poeta escribió «... no hay un puñado de tierra sin una tumba española».

Después, unos al barco y los otros a cumplir el programa oficial de visitas, y tras unos días de descanso, y de compras, otra vez a la mar, rumbo a Otranto, a Montenegro, o... Dios sabe dónde, pero con la esperanza de que, a diferencia de aquellos chicos que allí quedaron, una mañana, por la proa, verán aparecer la costa de España.

Para terminar sólo unas palabras de agradecimiento al AJEMA (en realidad a los AJEMAs, el anterior y el actual) por la aceptación de la propuesta del pequeño recuerdo, a los comandantes de los buques que ya lo han efectuado, por el interés puesto en que «su gente» captase el significado del sencillo acto, y a los actuales cónsul general (don Leonardo Pérez Rodrigo) y vicecónsul (don Luis Moratinos), y a sus antecesores, por haber conservado la tumba y mantenido vivo el recuerdo de aquellos marinos.

Y un desafío: a los habituales colaboradores de la sección de *Miscelánea*, en especial a mi buen amigo J. M. B., les insto a que busquen respuestas a las preguntas que sobre las causas de los fallecimientos y el motivo de las escalas tantas veces me he, y me han, formulado. Seré muy feliz el día en que, estoy seguro de ello, las lea en estas páginas de la REVISTA GENERAL DE MARINA.

Emilio ABAD RIPOLL
General Inspector de Artillería del Ejército

ANEXO 1

RELACIÓN DE MARINEROS ESPAÑOLES ENTERRADOS EN EL CEMENTERIO CATÓLICO DE FERIKÓY (ESTAMBUL)

Lugar en que se encuentra la tumba: Carré Saint Albert, n.º 49

<u>Nombre</u>	<u>Buque al que pertenecían</u>	<u>Fecha de fallecimiento</u>
D. Rafael Abraham Colomar	Crucero <i>Reina Regente</i>	15-marzo-1913
D. Jaime Mortinolas Fonallers	Crucero <i>Reina Regente</i>	20-marzo-1913
D. Ramón Suárez Lago	Crucero <i>Reina Regente</i>	9-abril-1913
D. José Tejjido Yáñez	Acorazado <i>Jaime I</i>	24-noviembre-1922
D. Ernesto Martínez Chedas	Acorazado <i>Jaime I</i>	21-enero-1923
D. Ramiro González Romero	Acorazado <i>Jaime I</i>	9-febrero-1923

Nota: En la misma tumba reposaron los restos de otras dos personas cuyos nombres, según el libro de Registro del Cementerio, eran:

- D.^a Carmen Lorente de Gullón, fallecida el 14 de octubre de 1940. Sus restos fueron exhumados el 27 de agosto de 1957 y trasladados a España.
- Padre Salvador Trasquet, fallecido el 5 de noviembre de 1942. Sus restos se trasladaron el 13 de julio de 1957 a otra tumba de la «Obra Pía Española» en el mismo cementerio.

Cementerio Católico-Latino FERI-KEUY

CONCESIÓN A PERPETUIDAD DE 2.ª CLASE n.º 453.

Duplicado

El Comité permanente de Administración del Cementerio declara y certifica por los presentes que D. Adriano Pedrero habiendo ingresado en la caja de administración de la Iglesia del cementerio la suma de veintiuna mil Piastras, ha adquirido en el citado cementerio la propiedad de una concesión a perpetuidad de 2.ª Clase, inscrita bajo el n.º 453 y destinada a la sepultura de la familia:

Armada Española (Marina de Guerra Española)

Esta concesión, de una extensión de terreno de nueve pies y medio de superficie, o sea de 2 pies y 18 pulgadas de ancho y 3 pies y 15 pulgadas de largo, en el interior del cementerio en el orden y lugar indicado, impone al concesionario la obligación de levantar sobre el terreno un monumento o de hacer un panteón en el interior. Esta sepultura de familia podrá servir de padres a hijos, en línea directa, llevando el apellido del adquirente primitivo. Cualquier inhumación dentro de esta sepultura de familia dará lugar a una nueva tasa de libras turcas o troyanas.

En testimonio de lo cual, el presente título de concesión, que teniendo el valor de recibo de pago y estableciendo sobre la concesión a perpetuidad de 2.ª Clase el derecho de propiedad de dicho concesionario, ha sido extraído del talonario de recibos conservado en los Archivos del Cementerio.

Firmado y sellado por los miembros del Comité permanente de administración y entregado en mano al interesado para tales fines y derechos.

Péra, Lez-Constantinopla, 23 de Enero de 1923
Los Miembros del Comité permanente de Administración

Tres firmas ilegibles y un sello en tinta que dice: «Cimetière Catholique-Latin: Féri-Keny».





Fragata «Reina Sofía». Autor: Rafael Díaz Huélamo.



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.

24.235.—Hace cien años

Se inicia este cuaderno de noviembre de 1895, con un artículo titulado *Sobre el valor militar de los torpederos*, «Extractos de *The Naval Annual* by Lord Brassey. Año, 1895»; se trata de las «maniobras efectuadas el año 1894 por la Marina inglesa», estudiando las «Operaciones de los torpederos», «el empleo de los torpedos en la chino-japonesa» y otros datos sobre la misma; es su autor don Joaquín Bustamante. Sigue una *Memoria sobre la resolución de la ecuación $\cos x = \frac{n}{a} \cos (a + 2x)$* ..., por don Ramón Escandón; procedimientos para resolverla. Continúa con *La táctica naval moderna*, tomado de «Le

Yacht»; son «opiniones de la prensa inglesa» acerca de la misma. *Electrodinámica elemental*. «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 de anteriores cuadernos y continuará. *Enfermedades y epidemias de mar*, por don Nemesio Fernández Cuesta, que se propone «describir en este trabajo las principales enfermedades y epidemias más frecuentemente observadas á bordo de los buques de guerra...»; continuará. *La meteorología y el naufragio del crucero «Reina Regente»*, por T. B., tomado de «La Naturaleza». Sigue una carta del teniente de navío de primera clase don Luis Pérez de Vargas, dirigida al director de la REVISTA, refiriéndose al anterior artículo y enviando para su publicación el titulado *La previsión del tiempo*, rebatiendo algunas de las opiniones expuestas por el señor F. B. acerca del citado naufragio.

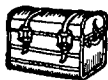
Necrologías, del contralmirante don Carlos Ruiz Canales, capitanes de fragata don Diego Nicolás Mateo y Montaut, y don Luis Navarro y Cañizares, y del teniente de navío de primera clase don Sebastián Peñasco y Bueno.

Noticias Varias, entre otras: *Relación de los buques construidos en Inglaterra*; y en el Astillero de Cádiz con destino á la isla de Cuba. *Material de guerra*, «Ha salido de Cádiz, con rumbo á la isla de Cuba, el transporte de guerra *Legazpi*, llevando á bordo el material de torpedos necesario para montar las defensas submarinas en las costas de aquella isla...». *Escuadra de Cuba*, «Han llegado á La Habana... las lanchas cañoneras *Ardilla*, *Alerta* y *Cometa*. Un barco más. Según la prensa de Nueva York, la colonia española en dicha ciudad regalará una lancha..., para que pueda prestar servicios en la isla de Cuba». *La Nautilus*, que «emprenderá muy pronto un viaje de instrucción».

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 octubre de 1895. Varios cuadros acompañan al cuaderno.

J. F. G.

24.236.—Biografía breve



Es ésta la del brigadier de la Armada don Rosendo Porlier y Asteguieta,

nacido en Lima (Perú), el 1 de marzo de 1771. El 28 de enero de 1786 sentó plaza de guardia marina en la compañía del departamento marítimo de Cádiz; concluidos los estudios elementales, ascendió á alférez de fragata (13-I-1789); á alférez de navío, el 1 de marzo de 1791; á teniente de fragata, el 5 de septiembre del mismo año; á teniente de navío, el 22 de noviembre de 1794; á capitán de fragata graduado, el 26 de febrero de 1795; á capitán

de fragata efectivo, el 5 de octubre de 1802; á capitán de navío, el 9 de octubre de 1805, y á brigadier, el 24 de mayo de 1811.

Desde el inicio de su carrera, Porlier se halló embarcado, participando en comisiones y acciones de guerra. Embarcado en la fragata *Soledad*, efectuó varias comisiones á Cartagena y Constantinopla; en las escuadras del mando de don José Solano, marqués del Socorro, don Francisco Javier Morales y don Federico Gravina, tomó parte en varias acciones de corso y cruceros que éstas realizaron, hallándose en las expediciones de Orán y de Rosas. Embarcado en el navío *Príncipe* (12-III-1797), como ayudante de Gravina,

segundo jefe de la escuadra don José Mazarrado, participó en la defensa de Cádiz, contra los ataques de Nelson, saliendo (13-IV-1799) con la escuadra para Cartagena a incorporarse a la francesa, mandada por el almirante Eustache Bruix, pasando de aquí a Brest. Transbordado, con su almirante, al navío *Neptuno*, con una escuadra de cinco navíos, una fragata y un bergantín, salieron de dicho puerto, y, en combinación con la escuadra francesa del almirante Villaret, destinada a escoltar una expedición de tropas para sofocar la rebelión de los negros de Santo Domingo, pasando después a La Habana y de aquí (mayo de 1802) a Cádiz, desembarcando en 8 de junio siguiente.

En 27 de diciembre de 1804, fue nombrado comandante de la división de fuerzas sutiles de Cádiz, y, en 16 de febrero de 1805, primer ayudante de la mayoría general de la escuadra del mando de Gravina, que, unida a la francesa por el almirante Villeneuve, pasó a la Martinica, embarcados en el navío *Argonauta*, tomando parte en varias operaciones, entre éstas, el apresamiento de un convoy inglés y un combate en aguas de Finisterre contra la escuadra del almirante Calder. En el combate de Trafalgar (12-X-1805), se halló embarcado en el navío *Príncipe de Asturias*, del que desembarcó el 15 de junio de 1806; en 6 de junio de 1808, fue nombrado comandante de las baterías de morteros situadas en la casería de Osio, contribuyendo a la rendición de la escuadra francesa del almirante Rosilly, en la bahía de Cádiz. Mandó más tarde la fragata *Atocha*, protegiendo las operaciones de nuestras tropas, hasta el 26 de diciembre en que regresó a Cádiz. El 12 de julio de 1810, pasó a América, combatiendo a los insurgentes, dándosele el mando de las tropas que defendían Toluca, participando en cuantos hechos de armas se realizaron en Méjico; pasó después a La Habana, donde cesó en el mando de la *Atocha*, regresando a la Península (7-X-1815); por una Real Orden de 23 de marzo de 1819 fue nombrado comandante del navío *San Telmo*, de las fuerzas navales del mar del Sur y del apostadero de El Callao, así como de la división naval compuesta por los navíos *San Telmo* y *Alejandro I* y fragatas *Prueba* y *Mariana*, ésta, mercante; salió de Cádiz la división el 11 de mayo, pero, bien pronto el *Alejandro I*, por el mal estado de sus fondos,

tuvo que regresar a Cádiz; las fragatas, pese al mal estado del tiempo a la altura del cabo de Hornos, pudieron con grandes dificultades arribar a El Callao; en cuanto al *San Telmo* se perdió, pereciendo, junto con sus 644 tripulantes «el ilustre brigadier don Rosendo Porlier, en quien la Armada fundaba justísimas esperanzas por sus condiciones de marino inteligente, de militar esforzado y de recto y cumplido caballero...» (Galería biográfica..., Francisco de Paula y Pavía).

J. F. G.

24.237.—Cervantes



Más sobre Cervantes podríamos decir, pues ya en estas líneas se le aludió repetidas veces..., y es que se lo merece sin duda y se pueden analizar diferentes aspectos e insistir en lo que a su espíritu militar se refiere. No en vano quería ser capitán..., las circunstancias se lo impidieron. Ahora nos impulsa a recordarle otro retrato con que se acompañan estas líneas: el atribuido a Juan de Jáuregui, que está en la Real Academia de la Lengua Española y también en el Museo del Ejército. Éste siempre recuerda a Cervantes, pero fue más tiempo del campo naval que del terrestre: más tiempo estuvo a las órdenes del maestre de campo don Lope de Figueroa, dedicado el tercio de éste a funciones de mar, aunque en modo alguno se apartaba de servir en las de tierra. Combatió valerosamente en la galera *Marquesa*, en Lepanto, y en la *Sol*, cuando, regresando a España, fue apresada. Valiente en grado sumo se manifestó durante su cautiverio, especialmente en las tentativas de evasión.

Su sentido del combate en la mar se ve cuando para mostrar lo que es el valor escoge el que se produce cuando dos galeras se abordan «enclavijadas por las proas» y el soldado de mar (o de tierra, si es preciso) pasa a la contraria por el espolón. Lo describe perfectamente en el «Discurso de las Armas y las Letras» y parece que se inclina por la superioridad de las armas.

Cervantes es muy nuestro: mucho me gustaría que su retrato estuviese también en el



Miguel de Cervantes
Seavería

Museo Naval, nuestro relicario de cosas tangibles y del espíritu. Por mi parte, tengo en mucho haber sido tercer comandante del crucero *Miguel de Cervantes*. Con su columna de desembarco vine a Madrid en 1947, precisamente cuando se celebró el centenario de su nacimiento; y con él el de aquel brillante generalísimo de la mar que fue don Juan de Austria.

Cervantes fue un caballero del ideal, por eso chocó con tantos que eran lo contrario. Por eso tuvo que decir a autores, a representantes, cómicos, a mequetrefes y a donlindos, cuando le zaherían por viejo y por manco, aquello de que «Las heridas que el soldado muestra en el rostro y en el pecho (esto es, recibidas dando la cara), estrellas son que guían a los demás al cielo de la honra...».

C. M.-V.

24.238.—Topete y la musa popular



La aportación de Topete y de la Marina a la «gloriosa» revolución tuvo ecos populares en la literatura, la poesía y, sobre todo, en el teatro. En «La vuelta del puente de Alcolea», sainete de actualidad en un acto y en verso de Guillermo Morera, representada en el teatro de Jerez de la Frontera a finales de 1868, el soldado Juan, al describir en una escena la invitación de Serrano al adversario antes de iniciarse la lucha, recuerda:

«Por que fue Topete en Cádiz,
 auténtico paladín,
 y la marina con él,
 lo secundó en buena lid».

Ripiosillo pero terminante.

También alrededor del tema de Alcolea, «Los mártires del Arahal», drama histórico en un acto y en verso de Francisco Marcano, estrenado en Madrid el 27 de enero de 1870, expresa, no sin énfasis, en cierto momento, un personaje:

«Ahora se ha teleografiado
 una noticia divina,
 que Topete y la Marina
 en Cádiz se han pronunciado.»

Ninguno de los dos autores (que sepamos) escalaron con estas obras las cúspides del Parnaso, pero eran exponentes sinceros y espontáneos de la época que se vivía.

J. C. P.

24.239.—Instancia denegada



La juventud suele piar, o «piarlas», como decíamos, y supongo siguen diciendo en Marín; en 1832, también había «piones», pero a veces algunos, como el caballero guardia marina don Francisco de Paula de Cañaveral, recibían «caña», y dura, pues:

«Habiéndose enterado S. M. de la instancia que promueve el G. M. don F. de P. de C.,

en solicitud de que se le destine al Apostadero de Filipinas, habilitándolo de Oficial; ha resuelto diga a V. E., para que lo haga saber al interesado, que es muy impropio que un joven que está embarcado con el fin de hacer su aprendizaje empiece á proponer gestiones acerca de destino, cubiertas con el velo del deseo de adelantar en conocimientos, cuando no tienen otro objeto que el interés particular. Y como ya se han repetido las instancias de GG.-MM. á semejante fin, es la Soberana Voluntad haga V. E. entender á todos se abstengan de promover pretensiones y se conformen con el destino que les señalen sus Jefes; añadiendo S. M. que no quiere se destine a Filipinas á ningún G. M., ni aún en buques de guerra... Dios... Madrid 14-02-1832. Firmado El Conde de Salazar.»

Contra el vicio de pedir...

J. B. N.

24.240.—Carta



Desde Barcelona y con fecha 14 de mayo de 1493 (*Pridie Idus Maii 1493*), escribía Pedro Mártir de Anglería a su amigo Juan Borromeo, «caballero dorado», la siguiente:

«...Hace pocos días ha vuelto de las antípodas occidentales cierto Colón (1), de la Liguria, a quien casi con repugnancia confiaron mis Reyes tres naves para ese viaje, porque creían fabulosas las cosas que afirmaba. Ha regresado trayendo muestras de muchas cosas preciosas, pero principalmente oro que se produce naturalmente en aquellas regiones. Pero dejamos de lado las cosas ajenas, ilustre Conde, pasemos a otro asunto.

Los franceses han sido llamados a Italia. ¿Qué víboras os agitan, hombres desdichados? Sé que los de tu casa no se ponen de acuerdo con Ludovico, pero eso no les sirve de provecho. Ciego está Ludovico, seducido por su deseo de reinar, y espera agazapado, sin que haya modo de echarlo fuera. Estos asuntos están en España en plena cocción. Tratando de conseguir el libre paso de su ejército, el fran-

cés se dispone a firmar con mis Reyes una alianza dando cuanto ellos quieran, y busca de la misma forma la paz con el Rey de Romanos y con el de la Gran Bretaña porque violaron las fronteras de Francia. ¡Ay de ti, Italia, madre de las bellas artes y maestra de la ciencia militar! ¡Si tus fuerzas se mezclan con las del francés, si lo acoges dentro de tus entrañas, perecerás tristemente y serás su entero botín! ¡Gritad y dad voces hasta reventar contra aquellos que pretenden meterlos dentro! Disponed a soportar cualquier desgracia entre vosotros antes que consentir vuestra caída en el abismo de tan descomunal error. Ya se preparan en Francia los embajadores que entreguen Perpiñán y el condado del Rosellón. Parece que mis Reyes acceden a ello. Los otros conjurados contra la potencia del francés seguirán, a mi juicio, el parecer de mis Reyes y firmarán una alianza. Con todo esto, más libremente os engullirán los lobos que vosotros mismos, desgraciadas ovejas, metisteis en el aprisco para que os guardaran de los cachorros. Vuestros intereses son los que están en juego. A mí me afecta un dolor menor, por cuanto nos impresiona menos lo que entra por el oído que lo que vemos con nuestros propios ojos. Adiós.

Saluda a Cleofé, tu mujer, y a vuestros hijos, en mi nombre.»

Como vemos, además del regreso del primer viaje de Cristóbal Colón, le da también noticias de la guerra en Italia; «mis Reyes» son los Reyes Católicos.

(1) *Chistophorus quidam Colonus...*

J. F. G.

24.241.—La fragata



Nuestro gran erudito del siglo pasado, Fernández de Navarrete, afirma que fue don Álvaro de Bazán quien introdujo en España el concepto del buque «fragata», denominando así a unas embarcaciones de remo y vela para acompañamiento —escolta, diríamos hoy— de las galeras o «gruesos» de las

escuadras. Por su parte, el almirante Auñón era del mismo parecer, y admite que el vocablo «fragata» es una derivación de la voz griega *aphracta* (cubierta), porque dichas embarcaciones estaban desprovistas de cubierta. Sin embargo, hasta el año de 1650 no aparecen las auténticas fragatas, airosas y veloces, para las misiones específicas de descubierta y escolta.

J. L. T.

24.242.—Saludo



La ejecución del saludo militar, por primera vez queda recogido en el artículo 8.º de las ordenanzas del rey Carlos III en 1793. Diciendo como sigue:

«A todo Oficial que halle sobre su marcha debe pararse y cuadrarse para saludar al pasar, inclinando la cabeza y haciendo la cortesía con la mano derecha, llevándola al escudo de la gorra, y, al enderezar la cabeza, dejará caer con aire la mano sobre los pliegues de la cascaca; y a los Oficiales de cualquier Cuerpo, Sargentos de su Regimiento y Cabos de su Compañía, se pasará y hará la demostración de llevar la mano derecha al escudo de la gorra, sin inclinar el cuerpo ni la cabeza.»

A. R. D.

24.243.—Medalla conmemorativa



Con motivo de la revuelta cantonal de 1873, la Marina quedó dividida en dos facciones: la leal al gobierno y la que se decantó por el cantón gaditano o el cartagenero. La represión del cantonalismo tuvo gran mérito en La Carraca, donde un triunfo de los rebeldes habría proporcionado una baza tan decisiva como la de Cartagena, poniendo al gobierno en un grave aprieto. El ministro de Marina, para recompensar y perpetuar la memoria de todos aquellos que tomaron parte en este hecho, creó una medalla conmemorativa, cuyo diploma acreditativo rezaba así:

«El Ministro de Marina:

Por cuanto...

ha acreditado haberse hecho digno de usar la medalla concedida por decreto de 8 de octubre de 1873 a todos los que contribuyeron a la defensa del Arsenal de La Carraca contra los insurrectos cantonales de Cádiz y su provincia, para perpetuar la memoria de este hecho que tanto enaltece a los que lo llevaron a cabo.

Por tanto y para dar al expresado... un público testimonio del mérito que contrajo en el hecho indicado ha venido a disponer el Sr. Presidente del Poder Ejecutivo de la República se le expida la presente cédula para que pueda usar dicha condecoración.

Madrid,... de..... de 1874. Rafael Rodríguez de Arias.»

Lo malo es que los colores de la cinta eran los mismos que los de la cruz del Mérito Naval, por lo que durante algún tiempo fue difícil distinguir en el pasador a qué condecoración se refería.

J. C. P.

24.244.—Nueva Guinea



El 20 de junio de 1545, Íñigo Ortiz de Retes, al mando de la nao *San Juan*, tomaba posesión de esta isla en la desembocadura del caudaloso río Mamberamo, en nombre del rey Carlos I:

«Sábado a 20 del mes, surgieron en la isla grande, a la boca de un río, al cual pusieron por nombre San Agustín, y allí tomaron agua y leña sin contradicción de nadie, por ser deshabitado; tomó el capitán posesión de esta isla por vuestra señoría, púsole por nombre la Nueva Guinea. Todo lo que costearon de esta isla es tierra muy hermosa al parecer, y tiene a la mar grandes llanos en muchas partes, y por la tierra adentro muestra ser alta, de una cordillera de sierras; el arbolado al mar es arcabuco, y en otras partes pinos salvajes, y las poblaciones eran llenas de palmeras de cocos. Tomose el sol en la boca de este río en dos grados.»

Tan sencillamente se añadían nada menos que 790.000 kilómetros cuadrados, aproxima-

damente, a los dominios del emperador, algo más que el 150 por 100 del territorio de la propia España. Sin embargo, no se fundó colonia, estableció guarnición ni se ejerció de hecho la soberanía. Los dominios del rey de España eran ya demasiado extensos para poder tener presencia efectiva en todos ellos...

G. Y.

24.245.—Traslado de un faro



Revolviendo en viejos papeles y recortes de periódicos, ya amarillentos por el paso del tiempo, nos encontramos con la curiosa noticia del traslado de un faro en la entrada del río Wear, en la costa NE de Inglaterra. Se había construido una escollera que entraba en la mar, y ello hacía aconsejable el llevar a su punta la farola para una mayor seguridad en la navegación por aquellas peligrosas costas. La torre que sustentaba el faro estaba construida en piedra con una altura de 25 metros. Para este traslado se barajaron tres opciones: construir una nueva torre en el nuevo asentamiento, desmontar la torre, piedra a piedra, y erigirla en el extremo de la escolle-

ra y, por último, trasladar la torre primitiva «rodando» sobre el suelo. Se eligió esta última alternativa. Para ello, se aisló por completo la torre del suelo, haciendo que descansase sobre un sólido basamento de hierro y madera, que luego se hizo deslizar muy pausadamente sobre numerosos raíles *ad hoc* hasta su nueva y definitiva posición, en donde continúa en el día de hoy. Esta operación se inició el 21 de septiembre de 1941 y finalizó felizmente el 4 de octubre del mismo año. Una obra maestra de la ingeniería.

J. L. T.

24.246.—Caras



Caras, «espejos de almas», según reza el dicho castellano. Caras con su gesto expresando lo que se lleva dentro. En este caso, juvenil espíritu militar.

Sobre esto he de decir que el almirante Nieto Antúnez se fijaba mucho en la cara y en el gesto de los hombres a quien revistaba en honores y ejercicios. Muchas veces le oí decir: «he visto en esas caras...»; valoraba más el gesto que la muy correcta posición del arma,



que la energía en la ejecución, y en ambas cosas era ciertamente exigente. Valoraba mucho qué movimiento se le presentaba; no podía faltar el «carguen». Se le sorprendía muy favorablemente si se le presentaba la esgrima de fusil armado de bayoneta... dando mucha importancia a la forma, daba más si cabe al fondo. Lo buscaba —y sabía encontrarlo— en el marinero y en el soldado, y en el caballero alumno, fuese guardia marina o aspirante.

Pues hoy acompaña a estas cortas líneas una vieja foto de jóvenes flechas malagueños, hoy son todos hombres «hechos y derechos» y peinan canas y, a decir verdad, su entusiasmo actual por la Armada no desdice en nada lo que prometen en la fotografía adjunta.

Cuando ésta se hizo eran casi niños y no sabían de los deseos de ningún jefe que les pasase revista. Pero invito al lector amigo a que estudie sus caras y su gesto. Dicen mucho, mucho, de «lo que llevan dentro».

No es muy de extrañar si uno recuerda su lema: «Vale quien sirve».

C. M.-V.

24.247.—Reválida de buceadores



No, no queremos referirnos a las reválidas que ahora efectúan nuestros especialistas en la flamante Escuela de Buceo de la Armada. La orden ministerial que comentaremos se remonta a 1832:

«Excmo. Sr.: He dado cuenta al Rey N. Sr. del oficio de V. E. en que traslada lo que el Comandante General del apostadero de Ferrol le ha manifestado sobre la instancia de los buzos Blas Prieto, José Lombardía y Juan Martínez, en solicitud de que se les ponga en posesión de las plazas de primeros que les fueron concedidas por el Comte. Gral. de La Habana, consultando si han de revalidar los nombramientos... y S. M. ha tenido á bien resolver que, con arreglo a la R. O. de 22-04-1776, los buzos supernumerarios no deben disfrutar los sueldos de sus plazas hasta que entran a ejercerlas, ó cuando se embarcan ó están empleados en tierra en trabajos extraordina-

rios... Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid 24-04-1832. Firmado El Conde de Salazar. Destinatario: Sr. Director General de la Real Armada.»

Así pues, queda avalada la solera de los buzos en la Armada con esta real orden que nos conduce hasta el reinado de nuestro señor Don Carlos III.

J. B. N.

24.248.—Caballito de mar



El diario madrileño «YA», en su número del 26 de febrero pasado, fechado en Tarragona, da la siguiente noticia:

«E. P., TARRAGONA. Efectivos de la Cruz Roja han probado en las playas de Tarragona el «caballito de mar», un invento a motor que sirve, entre otras cosas, para salvar personas cuando el mar está agitado.

El «caballito de mar», conducido por un socorrista, puede arrastrar hasta diez personas. Lleva en el volante una cuerda con un salvavidad para ser lanzado a la persona que está necesitada.

Según el inventor del aparato, Antonio Ortiz, el «caballito de mar» es «una herramienta que facilita mucho el salvamento, sobre todo cuando el estado del mar es muy agitado».

El vehículo empezará a comercializarse a principios del año que viene y ha ganado la medalla de oro en el salón mundial de inventores de Bruselas, un galardón que sólo poseen 20 personas en el mundo.

Los efectivos de la Cruz Roja que han probado el vehículo han asegurado que «es muy útil e interesante». Sin embargo, ningún responsable de la entidad se ha comprometido a utilizarlo en sus tareas de salvamento.»

Es de esperar que el galardón obtenido, que «sólo poseen 20 personas en el mundo», anime a los responsables de la Cruz Roja a que recapaciten y lo empleen «en sus tareas de salvamento».

J. F. G.

24.249.—Buques



Por Real Orden del 12 de diciembre de 1848, firmada por el marqués de

Molins, se disponía que haya perpetuamente un buque de la Armada que se denominase *Martín Álvarez*, en constante memoria del granadero de Marina.

A. R. D.

24.250.—Glosas al panteón



El Panteón de Marinos Ilustres es uno de los monumentos más visita-

dos de la ciudad de San Fernando (según las informaciones de prensa), y rara es la dotación de un buque de guerra extranjero que arribe a Cádiz (especialmente los de los países hispanoamericanos) que no rinda tributo a las ilustres cenizas que allí se albergan.

Aunque no siempre el Panteón estuvo en el magnífico estado de conservación que hoy se encuentra, de siempre gozó de la devoción de propios y extraños, y a principios de 1911 un poeta muy conocido por sus obras teatrales y zarzuelas, José Jackson Veyan, compuso un poema laudatorio, algunas de cuyas estrofas decían así:

«Tu grandeza recordando,
hoy a tus puertas acudo
y la rodilla doblando
con fervor yo te saludo
Panteón de San Fernando.

Si brilla el sol de la historia
y sopla con fuerte azote
el viento de la victoria,
saldrá el Panteón a flote
por los mares de la gloria.»

J. C. P.

24.251.—Ciento un años



Duraron las hojas, de heron establecidas en la Armada, «en armonía

con lo que se practicaba en el Ejército», por R. O. de 1 de diciembre de 1892, que empezó

a cumplirse desde 1 de enero de 1893. Como han sido suprimidas por O. M. núm 74/93, de 8 de julio, rindiéndose las últimas con fecha 31 de diciembre de 1993, han durado exactamente 101 años.

Curiosamente, la R. O. de 25 de abril de 1859 había hecho reglamentarias para los Cuerpos de Estado Mayor de Artillería de la Armada, Infantería de Marina y Guardias de Arsenales, las citadas hojas.

Las del Ejército nacieron por R. O. de 30 de junio de 1846, cuyo punto 1.º decía:

«Desde 1.º de Julio próximo se formará en los regimientos de todas las armas e institutos del ejército un libro que se titulará de hechos, en el cual se anotarán en una o más hojas para cada individuo, conforme al modelo adjunto, las faltas cometidas y castigos que se hayan impuesto a los jefes, oficiales, cadetes y sargentos primeros del cuerpo expresándose además todas aquellas circunstancias que puedan conducir a calificar la conducta militar del individuo en ella contenido.»

E. C.

24.252.—El almirante zurdo



Así se autodenominó Nelson, debido al desgraciado accidente que

le costó el brazo derecho.

Fue cuando el ataque a Santa Cruz de Tenerife (25-VII-1798); después de fracasado un primer ataque, logró éxito, en el segundo, viéndose obligado después a retirarse. Durante el ataque, al sufrir la herida, desde un principio creyó en su gravedad, por lo que les advirtió a los que le atendían: «Decidle al cirujano que prepare sus instrumentos. Sé que he de perder el brazo, y cuanto antes mejor será».

Lo grave de la herida, amputación del brazo derecho, hizo que fuera muy lenta su recuperación, cosa que le exasperaba, y decía un amigo suyo: «Sufrer muchos dolores violentos, y todas las noches toma opio».

Esta manquedad no fue obstáculo para que siguiera con sus actividades de luchar contra españoles y franceses en cuanto se le presentaba la ocasión, hasta su muerte en la batalla de Trafalgar (21-X-1805).

J. F. G.

24.253.—El buque de combate y su comandante



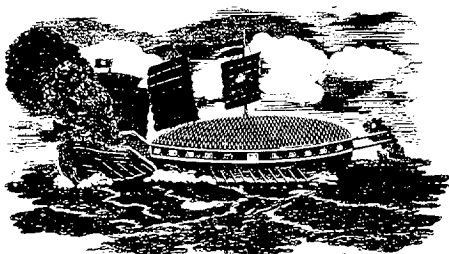
Existen varias definiciones, por separado, del buque de combate y del comandante. Al buscar una definición de ambos, al referirnos al buque solamente, instintivamente tendemos al concepto de material, es decir, se trata de un vehículo que transporta armas en el medio mar con objeto de ser utilizado, esto es, un ente inanimado. Pero al unirlo al factor humano, que lo utiliza, pensamos que el conjunto material y humano constituye una simbiosis muy particular, ya que, siendo su misión la de combatir, podemos llegar a la siguiente definición, dadas las especiales características de la guerra naval, en el sentido de poder afirmar que el buque de combate es el instrumento con el que un hombre, el comandante, combate sobre la mar. ¿Y por qué no incluimos a su dotación? En realidad toda ella toma parte en la acción bélica, pero solamente el comandante es quien combate, ya que es el que toma la iniciativa del combate, y la desarrolla con la ayuda y apoyo de su dotación. Entendemos que esta definición que hemos apuntado constituye un buen tema de reflexión en estos tiempos en que, al decir de algunos, la técnica ha relegado al hombre a un segundo plano, lo cual, en nuestra opinión, es absolutamente falso, pues bienvenidos sean los adelantos tecnológicos ya que ayudan al hombre, al comandante en este caso, a tener mayor número de elementos de juicio para que su decisión —¡la soledad del mando!— sea la más acertada. Si nuestros lectores quieren profundizar en este tema, nos permitimos remitirles al número de enero de 1944 de esta REVISTA GENERAL DE MARINA, en cuya página 43 y siguientes se nos ofrecen unas ideas muy acertadas y apropiadas al respecto.

J. L. T.

24.254.—Acorazado



La Marina de Corea, en 1592, derrotó a una fuerte flota japonesa del emperador y tirano TaiKo-Sama que tenía el ansia de dominar todo aquel ámbito oriental (incluyendo las Filipinas). Dícese que en sus barcos llegó a llevar 300.000 hombres incluyendo la gente de desembarco.



Ya se había apoderado de Seúl y de parte de la Corea meridional. Mandaba la flota nipona un famoso samurai llamado Komishi.

Pero los coreanos prepararon un buque especial, de más tonelaje que los que lo tenían mayor. Estaba protegido por una cubierta acorazada en forma de concha de tortuga, pero erizada de grandes púas para evitar el abordaje. Tan sólo tenía las pequeñas portas necesarias para que por ellas asomasen los remos y, en un orden superior, las de la artillería. Tenía además el barco en cuestión un cañón lanzador de fuego líquido.

Rodeado el buque por los japoneses, incendió a los más cercanos y el fuego se propagó a los demás. No esperaban los nipones el empleo de tal arma. El monstruoso buque coreano estaba a barlovento. La numerosa flota de Komishi fue aniquilada.

No obstante, la amenaza japonesa siguió hasta la muerte de Taiko-Sama.

C. M.-V.

24.255.—Duda resuelta



Nuestra REVISTA, en un número de julio pasado y en esta sección, publicaba una (número 24.171), titulada *Proyecto de Escuadra Nacional inexpugnable*; en ella, recordarán nuestros lectores, se refería a la real orden cuya fecha «yo también desconozco».

Pues bien, por fin ya la conocemos todos. El capitán de corbeta don Pedro Gambón Fillat, jefe del Archivo General de la Zona Marítima del Cantábrico, en carta de fecha 22 de septiembre, escribe, desde Ferrol, a nuestro director dando la citada fecha.

La Real Orden es de 22 de enero de 1902; en ella, entre otras cosas, después de una *Exposición*, en la que se refiere «al problema de la defensa nacional que por fortuna ha conseguido fijar la mirada de los hombres más

ilustres de todos los partidos... El ministro que suscribe tiene la honra de proponer a V. M. el unido proyecto de decreto».

Esta real orden determina la creación de una junta, la que «en el plazo más breve que sea posible» propondrá al gobierno «el programa de unidades que han de componer la Escuadra Nacional...». Como vemos, nada dice esta real orden del *proyecto* presentado por el capitán honorario del Ejército don José Egea, por lo que, suponemos, no se le hizo el menor caso.

Tiene razón el capitán de corbeta don Pedro Gambón en cuanto al ministro de Marina, lo era por entonces don Cristóbal Colón de la Cerda, duque de Veragua, relevado, el 6 de diciembre de 1902, por don Joaquín Sánchez de Toca.

J. F. G.

24.256.—Sentido del humor



Estando el Gran Capitán a orillas del mar por haber acabado de tomar tierra al lado de don Diego de Mendoza, vieron venir tres navíos y en uno de ellos un caballero armado de punta en blanco delante de la tripulación, y con aspecto de arrogancia cuan-

do durante la navegación había permanecido oculto y mareado en el camarote. En esto preguntó don Diego al Gran Capitán: «¿Quién es ese caballero?», y respondió don Gonzalo de Córdoba: «San Telmo, que aparece siempre en nasando la tormenta».

J. C. P.

24.257.—Vieja foto



Esta fotografía está sacada a bordo del cañonero *Recalde*, «en la hora del aperitivo», año 1926, en Ceuta.

En ella aparecen de izquierda a derecha:

De pie.—Alférez de fragata don Carlos Lauhé Alegret y teniente de navío don Indalecio Núñez Iglesias. Sentados:—Alférez de fragata don Mario Garcés López; capitán médico don Francisco Fornieles Ulibarry y alférez de fragata don Juan Romero Manso.

Se publica por cortesía de los familiares del capitán médico Fornieles.

M. M. C.



MARINOGRAMA NÚMERO 321

Por DOBLAN

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

DEFINICIONES

Palabras

A.— Biog.: Almirante de Aragón. En 1269 se le dio el mando de una flota para proteger a Mallorca de los ataques de las saetías moras procedentes de la Península

20 52 81 16 78 107 33

B.— Nav.: Ir orzando cuanto se pueda para aprovechar el viento, cuando éste es el caso

17 80 93 1 59 98 39

C.— Zool. (Plural): Pez marino de la familia de los esciliorrinidos. Cuerpo alargado, cabeza algo deprimida, rostro provisto de numerosos poros mucosos

111 67 49 101 84 32

D.— Met.: Lluvioso, tempestuoso, nublado

118 7 76 44 108 116 63

E.— Man. (Plural): Cualquiera de las garruchas o poleas por donde pasan los cabos y sirven para cambiar la dirección del movimiento de éstos

69 48 95 31 3 115 85

F.— Pesca: Plástico transparente, flexible y resistente a la tracción y al choque, con el que se manufacturan fibras sintéticas artificiales para la fabricación de artes de pesca

54 25 83 75 64

DEFINICIONES

Palabras

G.— Hist.: Simulacro de combate naval, que como espectáculo se organizaba en la Roma imperial y también lugar destinado a él	112	94	103	47	38	86	96	45	106		
H.— Biog.: Almirante canadiense. Ingresó en la Marina en 1908, como uno de los primeros cadetes de Canadá. Durante la guerra del 14 estuvo destinado en los cruceros <i>Antrim</i> y <i>Suffolk</i> . En la segunda guerra mundial fue comandante en jefe de la Marina canadiense, convirtiéndola en una potente Armada	102	92	61	50	42	23					
I.— Que tiene forma de concha	110	24	104	79	21	90	62	113	71	37	53
J.— Puerto y ciudad más importante del Camerún francés	99	77	89	70	82	43					
K.— (Marina): Duración larga de un mismo viento	114	100	35	28	11	26	36				
L.— Arq. Nav. (Plural): Asiento en los cuellos de los masteleros para descanso de los baos	14	40	73	15	109						
M.— Almirante holandés (1562-1599) que tomó parte activísima en la lucha contra la dominación española	65	18	72	41							
N.— Hablando de las anclas, recoja la que está fondeada	97	57	58	22							
Ñ.— Maq.: Nombre dado a los inyectores utilizados para introducir el combustible pulverizado en el hogar de las calderas	51	87	27	6	34	9	5	19			
O.— Man.: Aplícase al buque propenso a tumbar o ir a la banda, y que no aguanta vela	30	8	12	10	46	55					
P.— Man. (Plural): Tapona una vía de agua	74	2	4	13	56						
Q.— Pesca: Modo adverbial con el que se designa el método de pescar atunes y bonitos con la embarcación en marcha y un aparejo de anzuelos o currican por la popa	105	28	117	60	68						
R.— Fijo la vista, miro. (Palabra no marinera)	91	88	66								

NOTICARIO



MARINAS MILITARES

NACIONAL

Actividades con Marinas extranjeras

Ejercicio FALCON-NUT (10-16 de septiembre).—Ejercicio de defensa aérea que, con carácter anual, programan conjuntamente la Marina y las Fuerzas Aéreas holandesas.

Se desarrolló en aguas del mar del Norte; participaron fuerzas aéreas de Holanda, Reino Unido y Estados Unidos, y fuerzas navales de Holanda, Reino Unido y España.

La Armada participó con la fragata *Andalucía*, que salió de Ferrol el día 6 de septiembre, entrando en Den Helder el día 8, donde asistió a la reunión pre-operativa del ejercicio.

Al finalizar el ejercicio volvió a entrar en Den Helder, para salir de nuevo el 19 en dirección a Falmouth, donde participó en el ejercicio programado por la Marina británica ATO 2/95.



ATO 2/95 (20-24 de septiembre).—Es un ejercicio de adiestramiento submarino de oportunidad, programado por la Marina británica, que se celebró entre el 20 y el 24 de septiembre en los accesos suroccidentales del canal de la

Mancha. Participaron fuerzas de superficie, submarinas y aéreas del Reino Unido, Francia, Holanda y España (fragata *Andalucía*).



PASSEX SP/FR/US (5-6 de septiembre).—Con ocasión del tránsito hacia el Mediterráneo del grupo de combate estadounidense del portaaviones *América*, unidades francesas y españolas realizaron un PASSEX con este grupo en aguas del golfo de Cádiz. Se realizaron ejercicios de guerra de superficie, antiaérea y antisubmarina.

Participaron, por parte americana, el portaaviones *América*, los destructores *Normandy* y *Monterey*, el destructor *Scott*, las fragatas *Boone* y *De Wert*, los submarinos *Oklahoma City* y *Hompton* y aviones F-18 con base en Rota; por parte francesa las fragatas *Duguay Trouin* y *L. V. L'Henaff*, el submarino *Acosta* y aviones de patrulla marítima. La participación española consistió en el portaaviones *Príncipe de Asturias* y la fragata *Reina Sofía*. El *Príncipe de Asturias*, aprovechando la salida, efectuó calificación de pilotos en tomas a bordo.



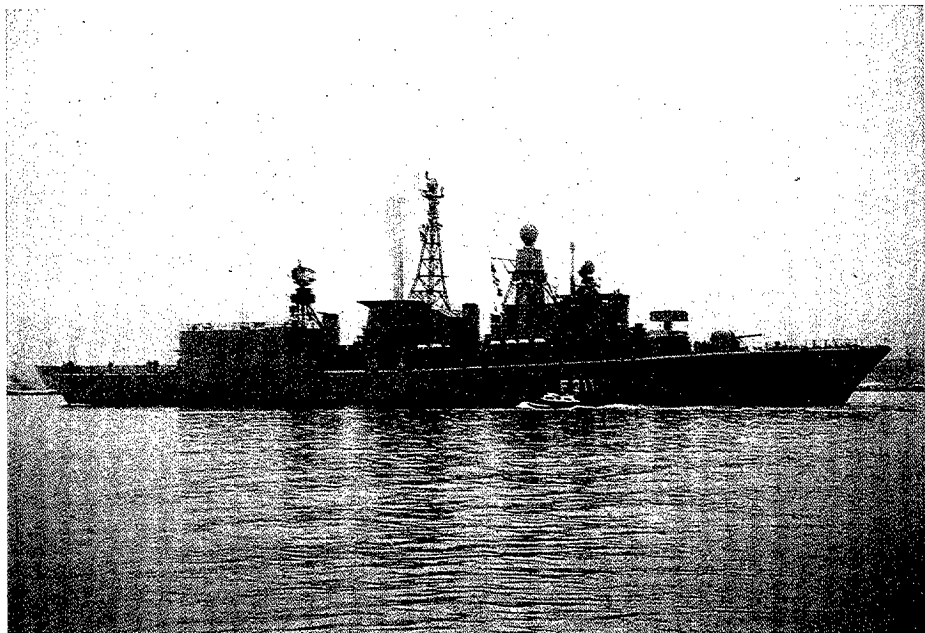
PASSEX SP/US 10/95 (28 de agosto-10 de septiembre).—Ejercicio bilateral de oportunidad que tuvo dos fases: una primera en Cartagena, donde se realizaron ejercicios de buceo y operaciones especiales navales, y una segunda consistente en una navegación de larga duración en embarcaciones ligeras semirrigidas desde Cartagena a Rota, con una escala intermedia en la costa malagueña.



Adiestramiento MECO-RECO (22-25 de septiembre).—Es un adiestramiento específico de submarinos, que efectúa periódicamente la Marina francesa en las proximidades de Tolón para la puesta a punto de sus submarinos nucleares y al que invita a participar a los submarinos de la Armada.

En este adiestramiento participaron, por parte francesa, el submarino *Perle* y, por parte española, el *Tonina*. El submarino español salió de Cartagena el día 18 y, tras efectuar un PASSEX con la fragata *Köln* y escala en Palma de Mallorca, realizó el ejercicio e inició tránsito de regreso a Cartagena, donde entró el 28 de septiembre.





Fragata Köln. Foto: C. Busquets.

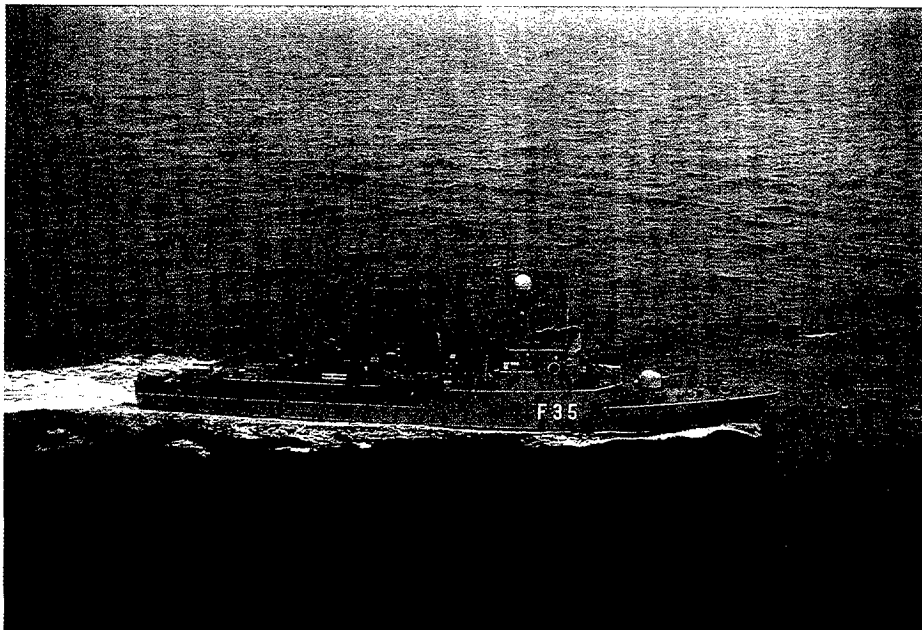
Principales ejercicios y actividades nacionales

Unidad de Buceadores del Cantábrico (10-18 de septiembre).— Efectuaron diversos ejercicios de buceo y de operaciones especiales en aguas coruñesas, en las que contaron con la colaboración del buque de salvamento *Poseidón*.



Adiestramiento 21.ª Escuadrilla y LANTOR (5-7 de septiembre).— Participaron las corbetas *Diana*, *Infanta Cristina*, *Infanta Elena*, *Cazadora* y *Vencedora*, y los submarinos *Galerna* y *Tonina*, así como helicópteros de la 6.ª Escuadrilla. Las corbetas efectuaron ejercicios de adiestramiento básico de unidad, incluyendo tiros de superficie y antiaéreos y lanzamiento de armas submarinas. Tras el adiestramiento colaboraron en un lanzamiento de torpedos (LANTOR) de los submarinos, actuando las unidades de superficie como buques blanco.





Corbeta *Cazadora* (F-35). Foto: C. Busquets.

Colaboración con la Escuela de Submarinos de la Armada (4-5 de septiembre).—Los submarinos *Tonina* y *Marsopa* efectuaron ejercicios de navegación de distintas modalidades en aguas de Cartagena, para ambientación de los oficiales alumnos del curso de la especialidad de Submarinos.

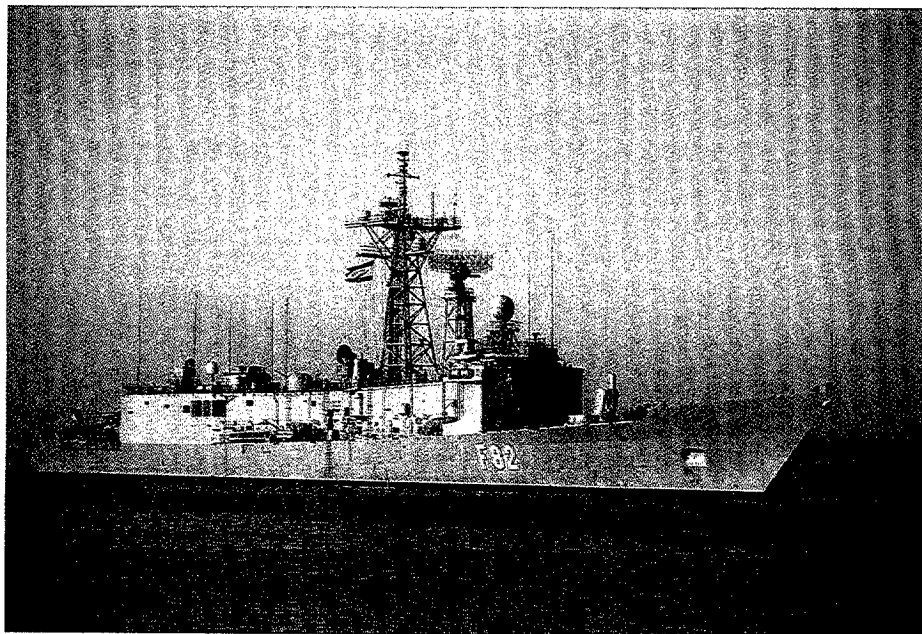


«Sil» (4-29 de septiembre).—Realizó la CALOPCO en Cartagena, siguiendo el programa de adiestramiento marcado por la OVAD.



«Canarias» y «Victoria» (11 de septiembre-11 de octubre).—Efectuaron la calificación operativa para el combate (CALOPCO) en Rota, ejecutando ejercicios de adiestramiento en puerto (12-15 de septiembre). Colaboraron a su vez en la calificación operativa el submarino *Delfín* (19-27 de septiembre), el patrullero *Dragonera* (22 de septiembre) y el remolcador *La Graña*.





Fragata *Victoria* (F-82). Foto: C. Busquets.

Adiestramiento 1.^a y 2.^a Escuadrilla de Dragaminas (18-22 de septiembre).— Consistió en la realización de unos ejercicios de tiro, minado y contraminado, y de navegación. Se realizaron en aguas de Cartagena y participaron los cazaminas *Guadalete*, *Guadiana* y *Guadalquivir*, y los dragaminas *Tajo*, *Odiel*, *Sil* y *Miño*.



«Asturias» y «Cataluña» (18-19 de septiembre).—Las fragatas *Asturias* y *Cataluña* realizaron ejercicios de adiestramiento básico y colaboraron con las escuelas de Maniobra y de Máquinas de la Armada.



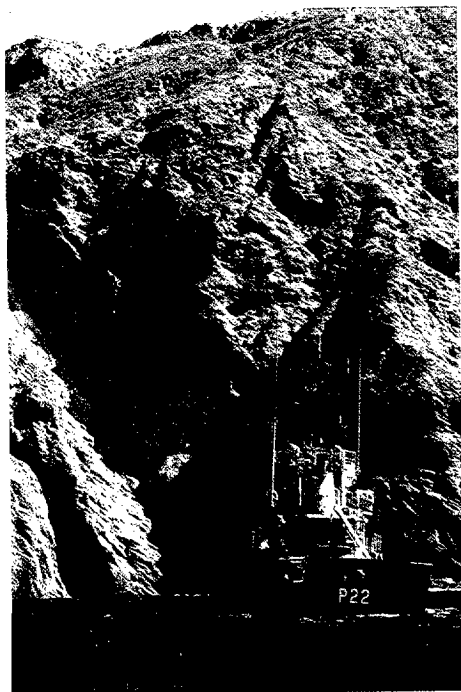
Adiestramiento conjunto patrulleros Zona Marítima del Cantábrico (20-21 de septiembre).—Participaron los patrulleros *Serviola*, *Atalaya*, *Bergantín* y *Tabarca*, con la colaboración de un helicóptero de la 6.^a Escuadrilla de la Flotilla de Aeronaves.



Participación actos festividad Nuestra Señora de la Merced (23-25 de septiembre).—El grupo Alfa, compuesto por el portaaviones *Príncipe de Asturias* y las fragatas *Cataluña* y *Reina Sofía*, efectuaron una escala en Barcelona del 23 al 25 de septiembre para participar en los actos en honor de la patrona de la capital catalana, Nuestra Señora de la Merced, efectuando una demostración aeronaval frente al puerto olímpico de Barcelona. Fue todo un éxito, recibándose por parte del público muestras de agradecimiento. El *Príncipe de Asturias*, acompañado por la fragata *Cataluña* y el buque de aprovisionamiento *Patiño*, salieron de Rota el día 21 y en su tránsito a Barcelona efectuaron pruebas de aprovisionamiento en la mar con el buque holandés *Amsterdam*, comprobando y certificando el sistema de bombeo de combustible del buque holandés. (Véase nuestra sección *Informaciones Diversas*.)

Comisiones y colaboraciones

Regata internacional Las Palmas-Madeira (5-13 de septiembre).—El remolcador *Ferrol* colaboró en el desarrollo de la regata Las Palmas-Madeira. Salió del puerto de la Luz el 5 de septiembre e hizo escala en Funchal del 8 al 11 del mismo.



Patrullero *Tagomago*. Foto: Torres Castillo.

«Tagomago» (5-7 de septiembre).—Efectuó presencia naval en San Sebastián de la Gomera con ocasión de las fiestas Colombinas que se celebraron en dicho puerto en estas fechas.



«Tabarca» (9-10 de septiembre).—Efectuó presencia naval en Finisterre para asistir a las fiestas en honor de la Virgen del Carmen, que se celebraron en dicha localidad.



Programa «Medea» (11 de septiembre-6 de octubre).—Los patrulleros *Dragonera* y *P-104*, y la Unidad de Buceadores del Estrecho colaboraron con el Instituto Nacional de

Técnicas Aeroespaciales (INTA) en el desarrollo de las pruebas del programa *Medea*, mediante la recuperación de los aviones blanco y la coordinación de los medios de vigilancia de superficie y aéreo.



Patrullero «Marola» (9-15 de septiembre).—Efectuó presencia naval en Laredo, durante el Campeonato del Mundo de la clase «Star».



Operación Bonito-95.—Durante el mes de septiembre, y debido a la dispersión de los pesqueros, se establecieron dos zonas de vigilancia. El patrullero *Chilreu* apoyó a los pesqueros que faenaban en la zona económica irlandesa, mientras que los patrulleros *Mouro* y *Marola* realizaron vigilancia en el golfo de Vizcaya.

Debido a que los pesqueros continuaron faenando en el Cantábrico, esta operación se prorrogó hasta mediados de octubre.

Colaboraciones con el Ejército de Tierra

Patrullero «Conejera» (7 de septiembre).—Colaboró en un ejercicio de aproximación al Estrecho con el Regimiento de Artillería de Costa (RAC MACTAE) número 4.



Patrullero «Cándido Pérez» (18 de septiembre).—Colaboró en un ejercicio de aproximación al Estrecho con el Regimiento de Artillería de Costa número 4 y con un lanzamiento de misiles que efectuó el 6.º Grupo de Artillería Antiaérea, el 21 de septiembre.



Patrullero «Anaga» (19-20 de septiembre).—Realizó vigilancia de zona durante un ejercicio EPART AA del GAAL II/91 en la zona de cabo Salinas.



Patrulleros «Cándido Pérez», «Barceló», «Vigía», «Laya» y «P-104» (28 de septiembre).—Efectuaron vigilancia de zona durante el lanzamiento de misiles Hawk que efectuó el Grupo de Artillería Antiaérea I/74 (GAAA I/74).

Patrullero «La Graña» (26-28 de septiembre).—Efectuó remolque de blanco durante ejercicios de tiro de artillería de costa llevados a cabo por el GACTA Ceuta.

Colaboraciones con el Ejército del Aire

Patrullero «Grosa» (12 de septiembre).—Efectuó un EJEDAN con el 802 Escuadrón del Mando Aéreo de Canarias.



Patrullero «Medas» (19 de septiembre).—Efectuó un ejercicio de aprovisionamiento vertical con un helicóptero del 802 Escuadrón y remolque de blanco para un EJEDAN programado por el Mando Aéreo de Canarias.



Patrullero «Ordóñez» (26 de septiembre).—Actuó como remolcador de blanco y buque SAR durante un ejercicio de tiro de aviones, que realizó el Ala-14.



Operación SHARP GUARD.—Continuó la presencia de dos fragatas durante el mes de septiembre en la TF-440 de operaciones de control del embargo a la antigua Yugoslavia. La fragata *Extremadura* integrada en la fuerza marítima de contingencia de la UEO (WEUCONMARFOR) y la *Numancia* en STANAVFORMED, ambas con una actividad de patrulla de un 46 por ciento, de puerto un 36 por ciento y de tránsito un 16,7 por ciento.

En el cuadro anexo se observa el resumen de la participación de la Armada desde el comienzo de las operaciones en el Adriático.

J. G. Y.



Resultados del control del embargo a países de la antigua Yugoslavia

Buques	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		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	WEUCONMARFOR	21/01/95	09/05/95	206	16	23
Baleares	MARITIME MONITOR	STANAVFORMED	16/07/92	21/07/92			
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			
Cataluña	SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	09/05/95	05/08/95	222	2	18
Extremadura	SHARP VIGILANCE	WEUCONMARFOR	25/07/92	24/09/92	149		
Extremadura	SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	20/11/93	05/03/94	25	1	
Extremadura	SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	06/08/95	05/11/95	123	3	5
Hernán Cortés	ALFA BRAVO	TG 81.01	10/12/94	21/12/94			

Resultados del control del embargo a países de la antigua Yugoslavia (Continuación)

Buques	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>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		2
<i>Numancia</i>	SHARP GUARD	STANAVFORMED	04/06/94	20/09/94	676	5	28
<i>Numancia</i>	SHARP GUARD	STANAVFORMED	06/08/95	04/12/95	157	6	4
<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		16
<i>Reina Sofía</i>	SHARP GUARD	STANAVFORMED	14/12/94	05/04/95	225	9	24
<i>Santa María</i>	SHARP GUARD	STANAVFORLANT	04/02/94	04/06/94	86		5
<i>Santa María</i>	SHARP GUARD	STANAVFORMED	05/04/95	05/08/95	180	9	40
<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		
<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		4
<i>Victoria</i>	ALFA BRAVO	TG 81.01	14/12/94	21/12/94			
Suma total:					4.823	99	345

Otras actividades

V Campaña Antártica BIO «Hespérides».—El día 4 de octubre partió del Arsenal de Cartagena el BIO *Hespérides*, para iniciar su V Campaña Antártica que desarrollará durante el verano austral.

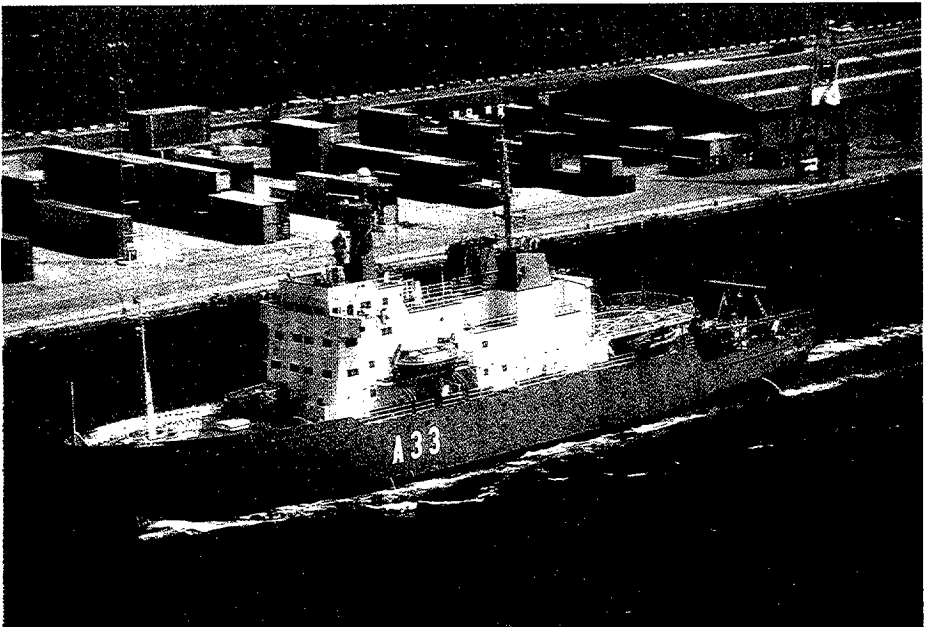
El buque, al mando del capitán de fragata don José Luis Martínez García de las Heras, fue despedido en el muelle Almirante Don Juan de Borbón del arsenal por las autoridades de la Zona Marítima del Mediterráneo.

Durante el tránsito a tierras australes se efectuarán diversos trabajos biológicos y geológicos en aguas de Marruecos, Senegal y Argentina.

En la zona antártica se continuarán los estudios iniciados en campañas anteriores, entre ellos el de la capa de ozono y su influencia en los cambios climáticos, y se realizarán otros trabajos biológicos, geológicos y físicos por los más de ciento cincuenta investigadores que por turnos pasarán por el buque y la base antártica.

También será importante labor del *Hespérides* el apoyo logístico a la Base «Juan Carlos I» en la isla Livingstone, así como el refugio «Gabriel de Castilla» en la isla Decepción.

Una vez finalizada la campaña antártica, el buque continuará con otra serie de trabajos científicos en el océano Pacífico, en aguas de Chile, Perú, Colombia y Méjico.

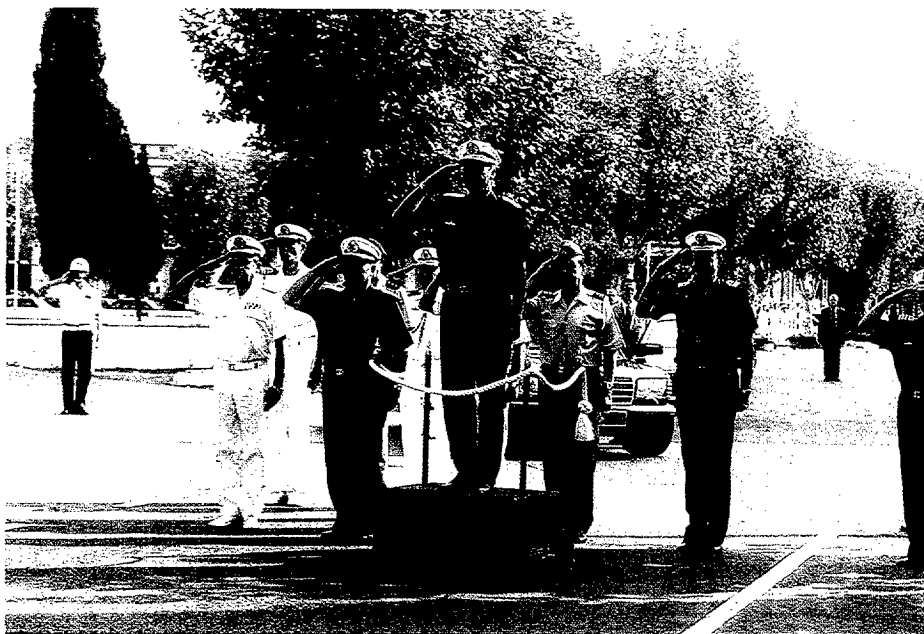


BIO *Hespérides*. Foto: C. Busquets

A mediados del mes de mayo del año próximo está previsto el regreso a Cartagena del *Hespérides*, tras efectuar el tránsito de regreso a través del canal de Panamá.

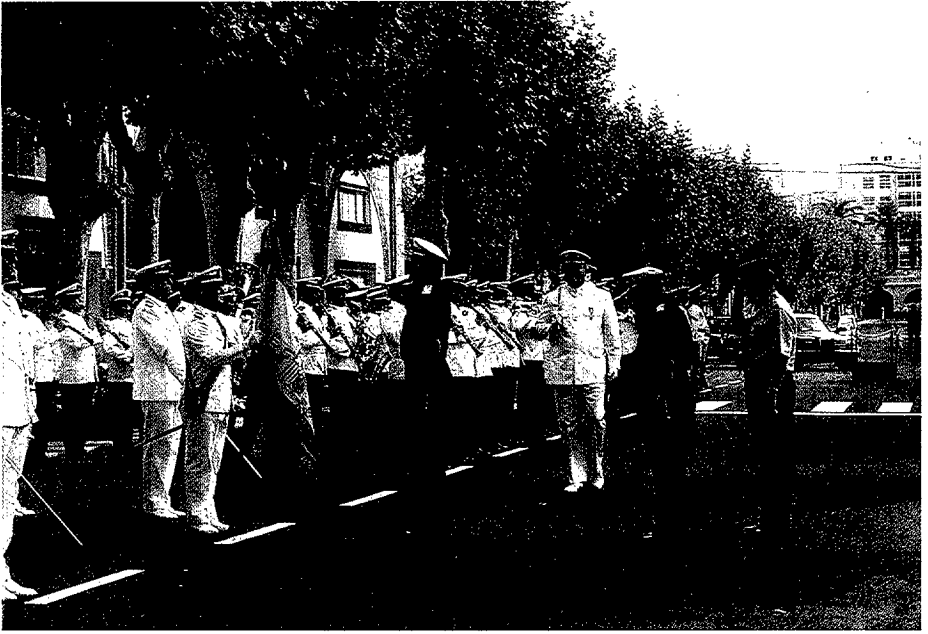
A. P. P.

Visita de S. M. el Rey a Cartagena.—El día 4 de octubre, S. M. el Rey efectuó una visita de ámbito naval militar a Cartagena. El día 2 llegó al aeródromo de la Academia General del Aire, trasladándose a Cartagena, donde se alojó en Capitanía General. Al día siguiente se desplazó a la Base de Submarinos, donde fue recibido por el jefe del Estado Mayor de la Armada,



Durante la rendición de honores.

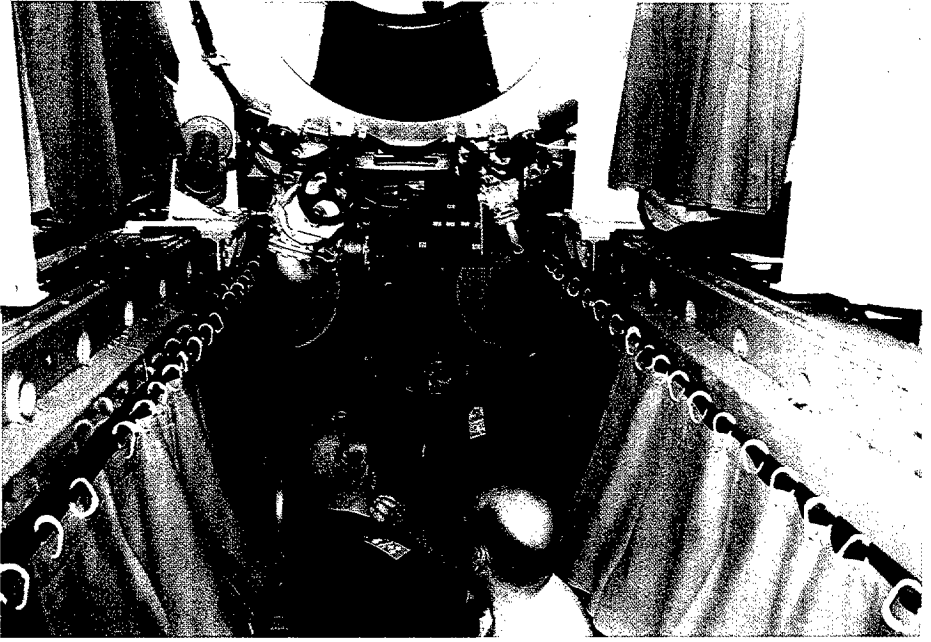
almirante don Juan José Romero Caramelo; jefe de la Zona Marítima del Mediterráneo, almirante don Justino Antón Pérez-Pardo, y jefe de la Flotilla de Submarinos, capitán de navío don Porfirio Carlos Moreno Sierra, rindiéndole los correspondientes honores la Compañía de Honores de la base con la banda de música del Tercio de Levante de Infantería de Marina. A continuación embarcó en el submarino *Tramontana*, a bordo del cual salió a la mar, presenciando diversos ejercicios. A mediodía embarcó en el BIO *Hespérides*, visitan-



Revista a las fuerzas.



A bordo del *Tramontana*, S. M. el Rey con el AJEMA, almirante Romero Caramelo y el jefe de su Cuarto Militar, teniente general Pérez Tudó. Detrás, el comandante del submarino, capitán de corbeta Zumalacárregui.



La estrechez del submarino cierra las distancias del protocolo.



El Rey visita la camarata de suboficiales del submarino.



Llegada del Rey al *Hespérides*.

do el buque y almorzando con la dotación, despidiéndole para su nueva campaña antártica iniciada el día 4. En la tarde del mismo día 3 regresó a Madrid.

A. P. P.

Ceremonias y conmemoraciones

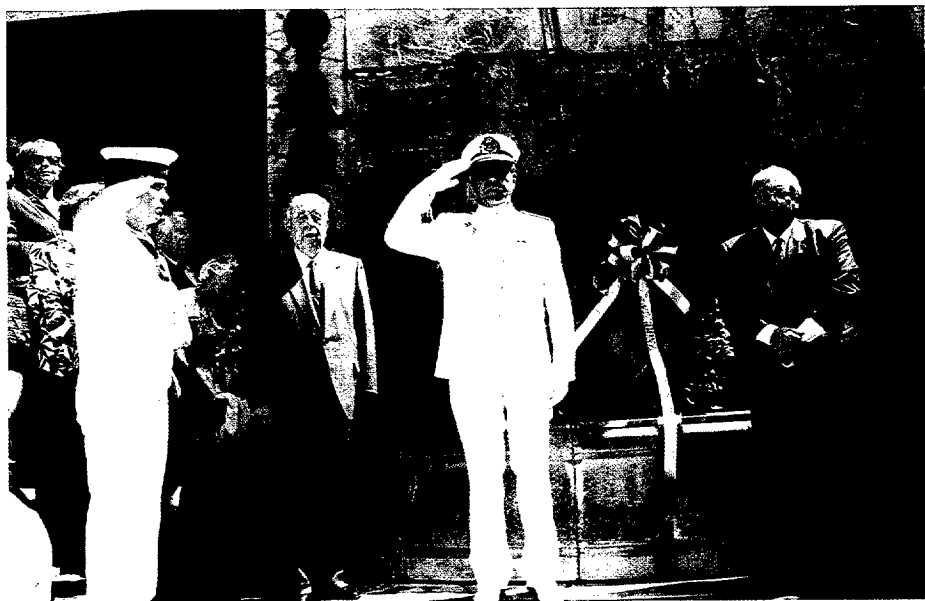
Entrega de la Bandera de Combate.—El 9 de julio se realizó en Santa Cruz de la Palma la entrega de la Bandera de Combate al patrullero *Centinela*. Presidió la ceremonia, en el dique del Este de la Primera Alineación del puerto; el entonces almirante jefe de la Zona Marítima de Canarias don Amancio Rodríguez Castañón (quien es nativo de la isla), con la asistencia del alcalde de la ciudad, don Carlos Cabrera Matos; el consejero de la Presidencia y Relaciones Institucionales del gobierno de Canarias, don Antonio Castro Cordobez; el senador por La Palma, don Manuel Marcos Pérez Hernández; concejales, miembros de la corporación insular y parlamentarios regionales. La representación militar estuvo a cargo, además del propio buque con su comandante, el capitán de corbeta don Juan Carlos San Martín Naya, del patrullero *Grosa*, una unidad de Infantería de Marina de la Zona Marítima con bandera y música, sección del Ejército de Tierra y sección de Marinería.

Tras su bendición por el teniente vicario segundo jefe del Servicio Eclesiástico de la zona, la Bandera fue entregada por el presidente del cabildo insular de La Palma, don Felipe Hernández Rodríguez, actuando como madrina su esposa, doña Zobeida Sánchez Martín, y recibida por el comandante del patrullero, que pronunció un emotivo discurso, izándose a bordo con el brillante ceremonial y los honores reglamentarios.

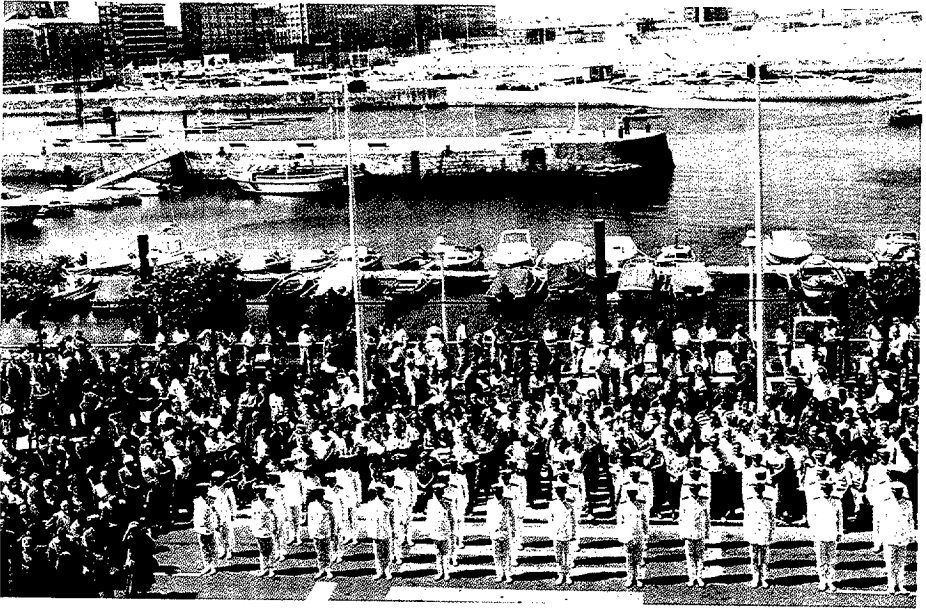
G. Y.



Inauguración de un monumento al brigadier Alvargonzález.— Promovido por la Fundación Alvargonzález, con la colaboración de la Armada y del Ayuntamiento de Gijón, se celebró el 6 de julio en la Comandancia Naval de Gijón un homenaje a quien fue hijo ilustre de la villa, el brigadier de la Armada don Claudio Alvargonzález Sánchez, cuyo acto central consistió en la inauguración de un busto del insigne marino flanqueado por sendas placas, en una de las cuales se lee: «Claudio Alvargonzález Sánchez (1816-1896). A las generaciones venideras, recuerde el bronce al ilustre hijo de Gijón, brigadier de la Armada, benemérito de la Patria, Héroe de Abtao, Comandante de la fra-



El almirante Portal ante el monumento inaugurado. A su derecha, don Juan Alvargonzález, y a su izquierda el alcalde de Gijón, don Vicente Álvarez Areces.



La sección de guardias marinas y el numeroso público congregado ante el monumento, situado en la escalera monumental anexa a la Comandancia Militar de Marina en el muelle del antiguo puerto de Gijón, hoy puerto deportivo.

gata *Villa de Madrid* en la Campaña del Pacífico de 1866», rematada esta inscripción con esta cita de Cicerón: *Glori Virtutem Tamquam Umbra Sequitur*; en la otra, figura lo siguiente: «Al Pueblo de Gijón y a la Marina Española dedica este recuerdo la Fundación Alvargonzález (A. D. MCMXCV)».

Al brillante acto asistieron el almirante jefe de la Zona Marítima del Cantábrico, don Gabriel Portal Antón, el jefe de la 21.^a Escuadrilla de Escoltas, comandantes de los buques surtos en El Musel (transporte de ataque *Aragón* y corbetas *Descubierta*, *Infanta Cristina* y *Cazadora*) y comandante militar de Marina de la provincia marítima, así como una sección de guardias marinas de la Escuela Naval Militar y comisiones de los buques; las autoridades civiles estuvieron encabezadas por el delegado general del gobierno en Asturias, don Manuel Ponga Santamarta; alcalde de Gijón, don Vicente Álvarez Areces, y varios concejales, así como importantes personalidades del mundo financiero y cultural de Gijón, entre las que son de destacar las de la plana mayor de la Fundación Alvargonzález, a cuyo frente estaba el creador y presidente de su patronato, don Juan Alvargonzález, que procedió a descubrir el monumento.

Con este acto Gijón rindió un merecido homenaje a quien, al mando de la fragata *Villa de Madrid*, se distinguió en la Campaña del Pacífico, así como en



En el atril, don Ramón Alvargonzález, director de la Fundación. Sentados, el alcalde don Vicente Álvarez Areces; el delegado del gobierno en Asturias, don Manuel Ponga Santamarta, y el almirante de la Zona Marítima del Cantábrico, don Gabriel Portal Antón.

toda su dilatada carrera al servicio de la Armada y de España, mereciendo los títulos que en la placa conmemorativa quedan como recuerdo permanente en su villa natal, «curtido y fosco, de barba erizada y ojos fulgurantes, el primer lobo de mar de España», como lo describió Galdós, perteneciente a una familia de larga tradición científica y naviera que también se enraizó en la Armada, en todas las cuales ha tenido brillante continuidad.

G. Y.

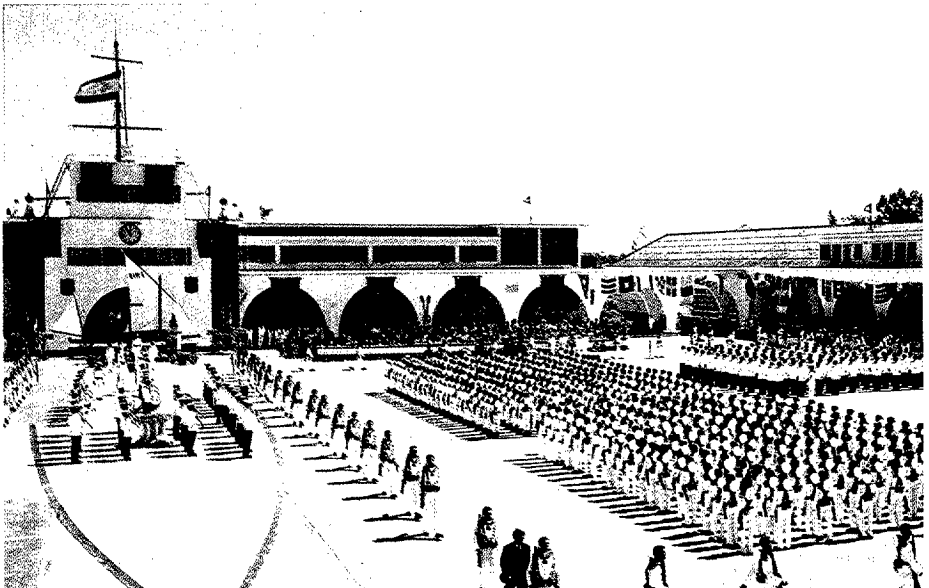


Servicio Militar en la Armada (CIM de San Fernando).—En el transcurso de un año, que abarca desde noviembre-94 a octubre-95, y repartidos en seis llamamientos, se incorporaron en el CIM San Fernando, para efectuar el período de instrucción e iniciación del Servicio Militar, 10.583 marineros de reemplazo forzoso de las jurisdicciones de JUCEN, Zona Marítima del Estrecho, Zona Marítima de Canarias, voluntarios de Cruz Roja, así como una compañía de Infantería de Marina, distribuidos como se indica en el siguiente cuadro:

	Inf. Marina	JUCEN	Z. M. Estrecho	Z. M. Canarias	V. Cruz R.	TOTAL
6/94	—	—	1.291	240	71	1.602
1/95	—	379	1.250	209	25	1.863
2/95	—	373	1.185	190	—	1.748
3/95	139	288	1.183	195	23	1.828
4/95	103	283	1.094	178	—	1.658
5/95	106	571	1.033	174	—	1.884
Total	348	1.894	7.036	1.186	119	10.583

El día 7 de octubre se celebró en este mismo CIM el solemne acto de Juramento de Fidelidad a la Bandera de los marineros de reemplazo forzoso pertenecientes al 5.º llamamiento de 1995, al que asistieron, como en los anteriores, aproximadamente 8.000 espectadores, entre familiares y amigos.

S. C.



Jura de Bandera.—El día 9 de octubre tuvo lugar en el Centro de Instrucción de Marinería de Cartagena la Jura de Bandera de los marineros de reemplazo del llamamiento 5/95. Fue presidida por el contralmirante jefe de Estado Mayor de la Zona Marítima del Mediterráneo, don Pedro Lapique Quiñones.

El mismo día 9 tuvo lugar la toma de posesión de la Jefatura del Arsenal de Cartagena por el vicealmirante don José Antonio Zea Salgueiro. El acto fue presidido por el almirante jefe de la Zona Marítima del Mediterráneo don Justino Antón Pérez-Pardo.

El día 11 se celebró en el Centro de Instrucción de Infantería de Marina la Jura de Bandera de los inscritos de Infantería de Marina del reemplazo 5/95. Fue presidida por el contralmirante jefe de Estado Mayor de la Zona, don Pedro Lapique Quiñones.

A. P. P.

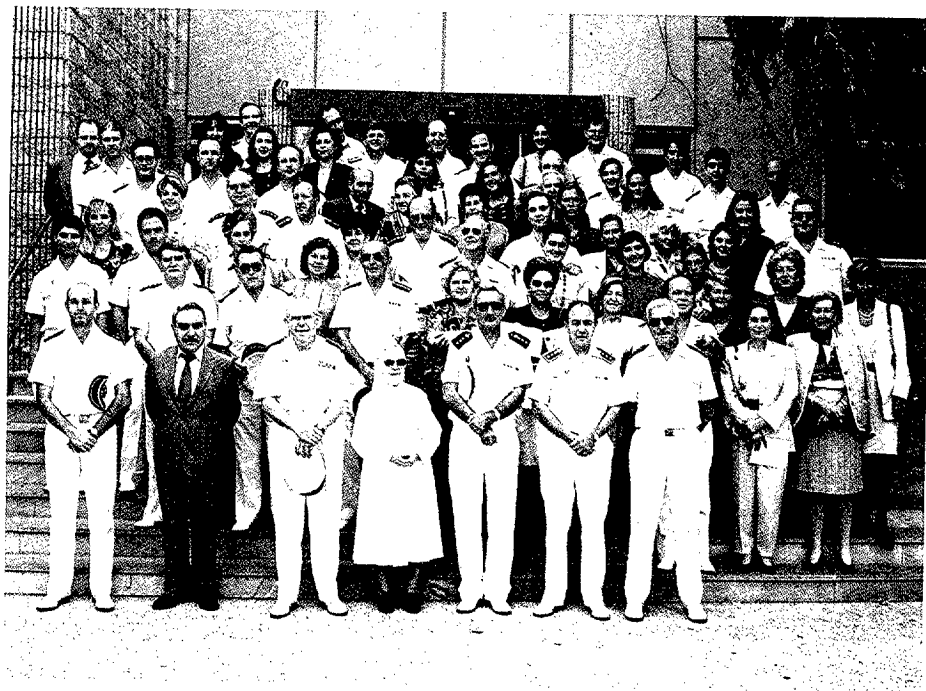
I Centenario de la creación del Cuerpo de Farmacéuticos de la Armada.—

La celebración de esta efeméride los días 22 y 23 de septiembre en Cartagena reunió a buena parte de los farmacéuticos que, de una manera u otra, han vivido íntimamente ligados a la Armada y que, aunque en la actualidad formen parte de los cuerpos comunes de las Fuerzas Armadas, y otros se hallen en situaciones distintas de la de actividad, sirvió para que se estrecharan los lazos de compañerismo y amistad, así como para intercambiar impresiones de nuestra actividad profesional y análisis del momento actual del Cuerpo.

El que el almirante jefe de la Zona Marítima del Mediterráneo, don Justino Antón Pérez-Pardo, tuviera a bien aceptar presidir la inauguración de los Actos del I Centenario nos hizo recordar la labor de los antiguos boticarios navales que, sin duda alguna, fueron la cuaderna maestra de lo que hoy es el farmacéutico militar.

Los asistentes a los actos conmemorativos de la creación del Cuerpo de Farmacéuticos de la Armada, en la mayoría de los casos acompañados por sus esposas, fueron los siguientes:

General de división, director de sanidad de la Armada, don Pedro Melero García y doña Mariana Ordóñez Flores; coronel farmacéutico, don Diego Carriazo Tobar y doña Milagros Hernández Moreno, coronel farmacéutico, don Carlos Marino Marino y doña Josefina Arzua Vázquez, coronel farmacéutico don Manuel Martínez Cerro y doña Luisa Cárdenas Roldán, coronel farmacéutico don Francisco Sánchez Limón y doña Teresa Bruquetas Castro, coronel farmacéutico don Juan Ibáñez Carrera y doña María Concepción Gómez Villaplana, coronel farmacéutico don Francisco J. Villar López y doña María Mercedes Martín Barbadillo, coronel farmacéutico don Manuel Galán Ahumada y doña Amparo Collantes González, coronel farmacéutico don Jacinto Martínez-Herrera Escribano y doña Milagros Villar Casanova, teniente coronel farmacéutico don Francisco Parrón Moreno, teniente coronel farmacéutico don Domingo Galán Ahumada y doña Cristina Villanueva Ruiz-Mateos, teniente coronel farmacéutico don Pedro A. Rivera Rocamora y doña



María Victoria Barrachina, comandante farmacéutico don Tomás Collantes Vázquez de Castro y doña María del Rosario Morales Albelda, comandante farmacéutico don Jaime Valdés González, comandante farmacéutico don José L. Escamilla Frances y doña María del Carmen Hernando Cambronero, comandante farmacéutico don Francisco J. Alfaro Matos y doña Ana María Goday Berini, comandante farmacéutico don Juan José Gutiérrez Acebo y doña María Dolores Bautista Pérez, capitán farmacéutico don Francisco J. López Honduvilla y doña María de los Ángeles Castillo Martín, capitán farmacéutico don Francisco J. Pallarés Machuca y doña Ana Blanco Núñez, capitán farmacéutico don José L. Anunci Gelabert y doña María Jesús Díaz García, capitán farmacéutico don Juan C. Berihuete Largo y doña María Auxiliadora Solera Puertas, capitán farmacéutico don José Luis Sánchez de la Nieta de la Cruz y doña Sonia García Aguado, capitán farmacéutico don Luis M. Escondrillas Gómez y doña Macarena Luna de Toledo Sánchez, capitán farmacéutica doña María de los Ángeles Cabanes Mariscal, teniente farmacéutico don Javier Carrera Fullea y doña María Dolores Calderón Sánchez, teniente farmacéutica doña María Teresa Llorente Ballesteros, teniente farmacéutico don René Pita Pita, alférez farmacéutico don Pablo Granados Baeza.

Coronel farmacéutico retirado don Francisco Jover Pérez y doña Pilar Jover Jover, coronel farmacéutico en situación de reserva don Gerardo Fuertes Bello y doña María Eugenia Fernández Facorro, coronel farmacéutico en situación

de reserva don Luis Azofra Peña, coronel farmacéutico en situación de reserva don Julio Alejandro Romero y doña María Luisa Calviño Martínez, teniente coronel farmacéutico retirado don José García Roldán y doña Josefina Prieto Agüero, teniente coronel farmacéutico retirado don Joaquín Gómez Enguita y doña Ángela Monge Remacha, ex capitán farmacéutico don Manuel Romero Mas y doña María Teresa Oria San Miguel, ex capitán farmacéutico don José A. Martín Fajardo y doña María Dolores Baena, y viuda del coronel farmacéutico don José Luis Anunci Martín, doña Francisca Gelabert Mas.

M-H. E.

Disposiciones oficiales

Suboficial Mayor.—La Orden Ministerial núm. 131/1995 de 10 de octubre (BOD núm. 204) establece las normas reguladoras del empleo y funciones del suboficial mayor.

Creado este empleo por la Ley 17/1989, de 19 de julio, en las actuales normas se establecen las que definen el papel del suboficial mayor, regulando sus funciones, cometidos, destinos, facultades y/o prerrogativas, puestos en formaciones y actos oficiales y servicios.



Supresión del Mando Unificado de la Zona de Canarias.—El Real Decreto 1384/1995, de 4 de agosto, dispuso la supresión del Mando Unificado de la Zona de Canarias. En virtud de su Disposición Final Primera, la Orden Ministerial número 132/1995, de 10 de octubre (BOD núm. 204) dispone las medidas correspondientes para su desarrollo y ejecución.

G. Y.

Visitas

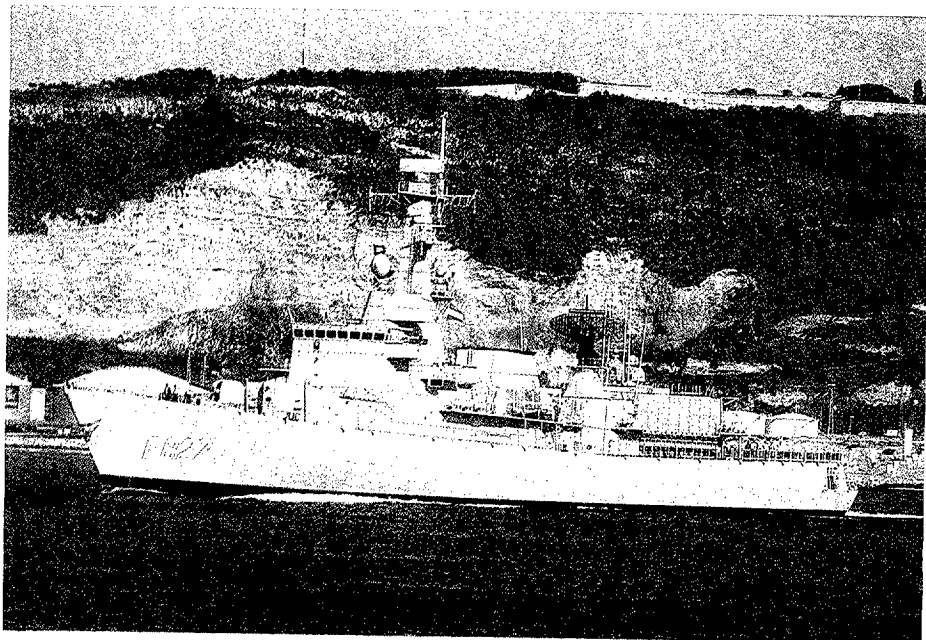
Sevilla.—Durante los días 2 al 7 de octubre hizo escala en el puerto de Sevilla el buque-escuela alemán *Gorch Fock*.

El buque fue entregado en 1958, desplaza 1.870 toneladas a plena carga, está aparejado de barca y cuenta con un motor auxiliar diesel MAN 6 que le permite una velocidad de 11 nudos. Su diseño está basado en la clase *Horst Wessel* de la que quedan tres buques actualmente: el *Eagle* (ex *Horst Wessel*) de la U. S. Coast Guard, el portugués *Sagres* (ex *Albert Leo Schlageter*) y el ruso *Tovarisch* (ex *Gorch Fock*).

Cádiz.—Durante los días 19 de septiembre al 2 de octubre hizo escala en Cádiz el buque-escuela uruguayo *Capitán Miranda*. El buque, construido en Cádiz en 1930, fue modificado en 1978 y convertido en velero de tres palos para su servicio de buque-escuela. Desplaza 715 toneladas a plena carga y cuenta con un motor diesel que le da un máximo andar de 11 nudos. Durante 1993-94 fue modernizado en los astilleros gaditanos.



Alicante.—Durante los días 29 de septiembre a 2 de octubre hizo escala en Alicante una agrupación holandesa integrada por las fragatas *Karel Doorman* F-827, *Abraham van der Hulst*, F-832, *Philips van Almonde*, F-823, y el buque de aprovisionamiento *Zuiderkruis*, A-832.



Karel Doorman. Foto: C. Busquets.

Las dos primeras fragatas pertenecen a la clase *Karel Doorman* y fueron entregadas en 1991 y 1993, respectivamente. Sus dimensiones son 122 metros de eslora, 14,5 metros de manga y 6 metros de calado máximo; desplazan 3.300 toneladas y su propulsión CODOG les permite una velocidad máxima de 30 nudos. Su armamento consta de 8 misiles SS Harpoon, 16 misiles SAM Sea-Sparrow en canastas verticales, un cañón Oto-Melara de 76 mm, un mon-

taje CIWS Goalkeeper de 30 mm, cuatro tubos lanzatorpedos MK-32 y un helicóptero *Sea Lynx*.

La fragata *Philips van Almonde* pertenece a la clase *Kortenaer*. La primera de la serie entró en servicio en 1978; actualmente permanecen siete en servicio en la Marina holandesa y cinco en la Marina griega. Sus dimensiones son 130 m de eslora, 14,5 metros de manga y 6 metros de calado máximo, siendo su desplazamiento 3.600 toneladas a plena carga. La propulsión es CODOG, con velocidad máxima de 30 nudos. El armamento consta de ocho misiles SS Harpoon, un lanzador de misiles SAM Sea-Sparrow, un cañón Oto-Melara de 76 mm, un montaje CIWS Goalkeeper de 30 mm, 4 tubos lanzatorpedos MK-32 y un helicóptero *Sea Lynx*.

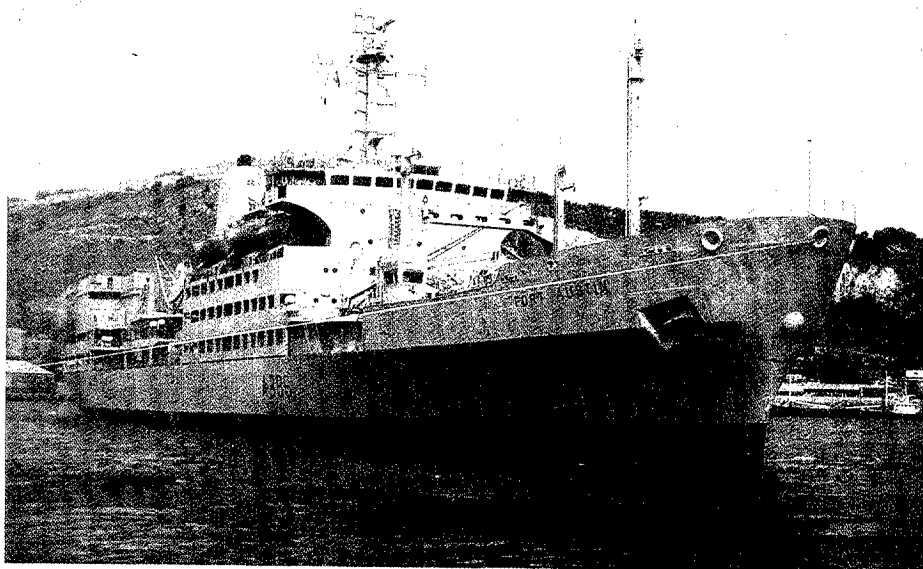
El buque de aprovisionamiento *Zuiderkruis* está en servicio desde 1975. Sus dimensiones son 170 metros de eslora, 20,3 metros de manga y 8,3 metros de calado; desplaza 17.400 toneladas y sus dos motores diesel le dan una velocidad máxima de 21 nudos. Tiene dos estaciones de aprovisionamiento de líquidos y una de sólidos por cada banda, así como cubierta de vuelo y hangar para operar con helicópteros ASW. En la última modernización se le ha equipado con un montaje CIWS Goalkeeper.

Palma de Mallorca.—Durante los días 2 a 5 y 6 de octubre, respectivamente, hicieron escala en el puerto de Palma los buques de la Marina de los Estados Unidos, crucero *Vicksburg* CG-69 y fragata *Elrod* FFG-55.

El crucero pertenece a la clase *Ticonderoga* y es el vigésimo tercero de los veintisiete de su clase. Entró en servicio en noviembre de 1992. Sus dimensiones son 173 metros de eslora, 17 metros de manga y 9,5 de calado máximo. Está propulsado por cuatro turbinas de gas, tiene dos ejes y velocidad máxima de 30 nudos. Su armamento principal consta de ocho misiles SS Harpoon, dos lanzadores dobles de misiles SAM Standard SM-2 MR, dos cañones de 5"/54, dos montajes CIWS Vulcan Phalanx, dos montajes triples MK-32 de tubos lanzatorpedos y uno o dos helicópteros *LAMPS*.

La fragata *Elrod* pertenece a la clase *Oliver Hazard Perry*, de las que existen cincuenta y una en servicio en la Marina estadounidense. Entró en servicio en julio de 1985. Sus dimensiones son 138,8 metros de eslora, 13,7 de manga y 6,7 metros de calado máximo. La propulsión es de dos turbinas de gas, un eje y velocidad máxima de 29 nudos. Su armamento consta de un lanzador MK-13 para misiles SS Harpoon (4) y SA Standard SM-1MR, un cañón de 76 mm, un montaje CIWS Vulcan Phalanx, dos montajes triples MK-32 de tubos lanzatorpedos y uno o dos helicópteros *Seahawk LAMPS III*.

Asimismo, entre los días 27 de septiembre y 2 de octubre efectuó escala en Palma el buque de aprovisionamiento británico *Fort Austin* A-386. Entró en servicio en mayo de 1979. Desplaza 22.700 toneladas y sus dimensiones son 183 metros de eslora, 24 de manga y 9 de calado. La propulsión es diesel con



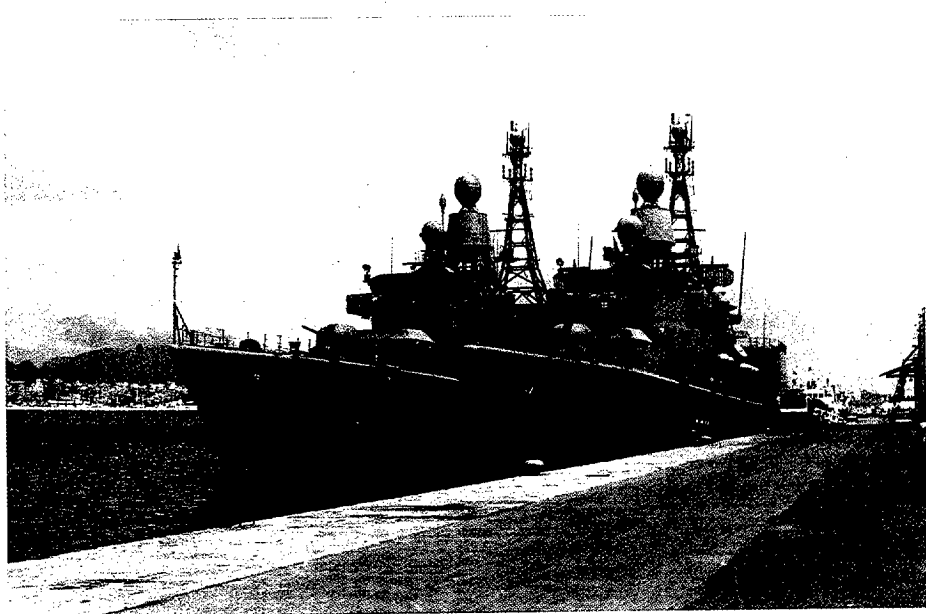
HMS *Fort Austin* (A-386).

un motor Sulzer 8RND 90, un solo eje y velocidad máxima de 20 nudos. Su armamento consta de cuatro ametralladoras Oerlikon de 20 mm y cuatro de 12,7 mm. Cuenta con tres estaciones de aprovisionamiento a cada banda con chigres de tensión constante. Tiene capacidad para llevar hasta cuatro helicópteros *Sea King* y puede operar como buque auxiliar de apoyo a helicópteros ASW.



Del 20 al 24 de septiembre hicieron escala en el puerto de Palma la fragata alemana *Köln*, F-211, y durante los días 23 y 24 del mismo mes la fragata alemana *Rheinland-Pfalz*, F-209.

Ambas fragatas pertenecen a la clase *Bremen* y son, respectivamente, el quinto y tercer buque de una serie de ocho. Desplazan 3.600 toneladas; están armadas con un cañón Oto-Melara de 76 mm, un lanador óctuple de misiles SAM Sea-Sparrow, ocho misiles SSM Harpoon, y cuatro tubos lanzatorpedos MK-32 para torpedos MK-46. Embarcan dos helicópteros *Westland Sea-Lynx*. La *Rheinland-Pfalz* cuenta además con dos lanzadores MK-49 de misiles SAM situados en la parte alta del hangar.

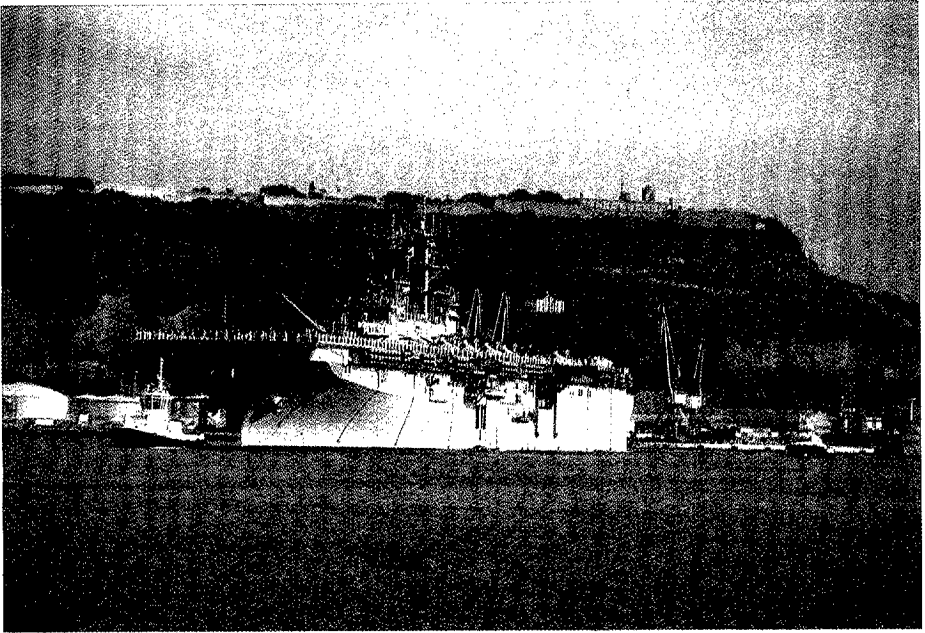


Fragatas alemanas *Köln* y *Rheinland-Pfalz*, en Palma.

Entre los días 25 y 29 de septiembre hicieron igualmente escala en Palma el patrullero irlandés *Aoife* P-22. Perteneció a la clase *Emer* y sus características principales son 1.000 toneladas de desplazamiento, 65 metros de eslora, 10 de manga y 4,4 de calado; como armamento llevan un cañón Bofors de 40 mm, dos ametralladoras Oerlikon de 20 mm y otras dos de 7,62 mm. La propulsión es diesel con dos motores SEMT-Pielstick 6 PA6L y velocidad máxima de 18 nudos.

A. P. P.

Barcelona.—Entre finales de agosto y primeros de septiembre visitaron el puerto barcelonés el buque de asalto anfibio USS *Kearsarge*, LHD-3, tercera unidad de la polivalente clase *Wasp*, y el crucero *Aegis* USS *Ticonderoga*, CG-47, cabeza de serie de su nutrida (27 unidades) clase. Los *Wasp* fueron proyectados para operar simultáneamente con LCACs/VCA, lanchones clásicos de desembarco, aviones V/STOL y helicópteros, permitiendo poner rápidamente en tierra la tropa y vehículos que carga a bordo. Los segundos son los encargados de efectuar la cobertura radárica de los grupos de portaaviones contra todo tipo de ataques misilísticos o aéreos.

USS *Kearsarge*.

«*Kearsarge*», LHD-3

Del *Kearsarge* despegó el helicóptero CH-53 que rescató al capitán Scott O'Grady, hecho al que se dio gran publicidad; la unidad aérea embarcada comprendía, además, CH-46E, *Sea Knight*, UH-1N, *Twin Huey*; AH-1W *Super Cobra* y un único avión AV-8 *Harrier*.

El *Kearsarge* es un buque especialmente diseñado para operar con los nuevos LCAC/VCA (*Landing Craft Air Cushion*), los cuales confieren aspectos totalmente nuevos a los desembarcos anfibios. Difiere considerablemente de sus similares *Tarawa* por su exterior, por cuanto la ubicación de sus ascensores no es idéntica (uno a estribor, a media eslora, y otro a babor, detras de la isla, contra uno a estribor, a media eslora, y otro a popa, a crujía) y la altura de la isla es menor en dos cubiertas, al alojar las centrales C³I en el interior del casco. Está equipado con un amplísimo hospital capaz para 600 camas y seis quirófanos muy completos con 22 cabinas UCI, banco de sangre y laboratorio de análisis. La cubierta está construida en acero HY-100. Su capacidad de carga es considerablemente alta por cuanto alcanza casi 2.900 metros cúbicos, con una superficie auxiliar para aparcamiento de vehículos de casi 2.000 metros cuadrados.

Los hangares interiores pueden alojar a más de 40 helicópteros tipo CH-46 *Sea Knight*. Las distintas cubiertas están comunicadas por rampas y pasos de

tamaño y resistencia acordes para operar con cualquiera de los varios tipos de vehículos o carros de combate que constituyen su habitual dotación.

Las principales características físicas del buque son: desplazamiento estándar: 28.233 toneladas, plena carga: 40.532 toneladas; eslora x manga x calado: 257,3 x 42,7 x 8,1 metros; medidas cubierta de vuelo: 249,9 x 32,3 metros. Equipo propulsor: calderas de vapor con turbinas Westhinghouse, dos hélices de paso fijo; potencia: 70.000 CV, velocidad: 23 nudos; autonomía: 9.500 millas a 18 nudos.

Dotación: 1.080 hombres; capacidad de desembarco: 1.873 infantes, 12 LCM-6 o tres LCAC, más los vehículos y armamento correspondientes. El muelle interior tiene unas medidas aproximadas de 81 x 15 metros.

Armamento: 16 misiles SAM Sea Sparrow, en dos rampas óctuplas Raytheon GMLS Mk-29 y tres montajes séxtuplas Vulcan-Phalanx Mk-15 de 20 mm. Sensores y contramedidas: radares de exploración aérea Hughes SPS 52C 3D, bandas E/F; Raytheon SPS 49(V)9, bandas C/D; Hughes Mk-23 TAS, banda D; de exploración de superficie Norden SPS 67, banda G; de navegación SPS 64 (V)9, banda I; CCA SPN 35 y SPN 43B; control de fuego 2 x Mk-95, bandas I/J; Tacan URN 25; IFF CIS Mk XV UPX-29, seis lanza-señuelos Loral Hycor SBROC Mk-36; Nixie SLQ-25; SLQ-49 y AEB SSQ-95. ESM/ECM SLQ 32(V)3.

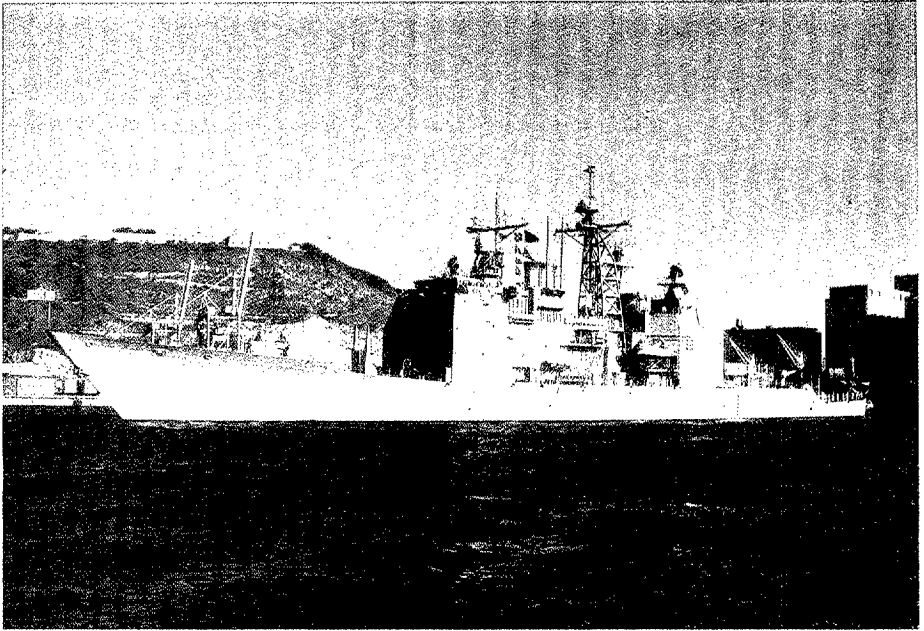
Sistemas de combate: ITAWDS (*Integrated Tactical Amphibious Warfare Data System*); MTACCS (*Marine Tactical Amphibious C2 System*); Link 4A, 11 (modificado), 14 y 16; SATCOM SSR-1, WSC-3 (UHF); SMQ-11 Metsat. Control de fuego 2 x Mk-91 MFCS SYS-2(V)3 IADT.

El día 2 de septiembre zarpó de Barcelona para permanecer aún unos pocos días más en aguas mediterráneas y regresar a continuación a su base de Norfolk.

«Ticonderoga», CG-47

Este buque es un crucero AEGIS. Originalmente estos cruceros debían contar con propulsión nuclear. Recortes presupuestarios acabaron obligando a utilizar un proyecto existente —el de los destructores *Spruance*— al que hubo que efectuarle modificaciones, obligadas por los equipos que debían instalarse.

Las superestructuras resultaron considerablemente aumentadas en altura y volumen para dar cabida al equipo AEGIS/SPY-1, con lo que se obtiene un volumen mucho mayor (sólo la proel es mayor en casi un 40 por ciento en altura y un 54 por ciento en pantalla lateral) que necesariamente genera un mayor eco radárico, máxime al no haberse empleado ampliamente las nuevas arquitecturas «stealth» (que sí se han empleado en la serie de destructores tipo *Arleigh A. Burke*, DDG-51, asimismo, AEGIS), que confieren generosas inclinaciones a las superficies verticales. También las exhaustaciones o escapes de

USS *Ticonderoga*.

gases quedaron alargados, para incorporar mayores sistemas de filtrado y enmascarado de calor, a fin de reducir la firma infrarroja.

El aumento de desplazamientos (de 8.040 toneladas, los *Spruance*, a 9.500 toneladas los *Ticonderoga* a plena carga, es decir, del orden del 18 por ciento), con iguales formas de casco, provocado por un mayor número de equipos y materiales, ocasionó aumentos de calado (de los 8,8 metros bajo el domo de sonar se pasó a los 9,5 metros). En su consecuencia hubo que proteger el castillo por cuanto el agua embarcada, como consecuencia del menor franco-bordo, acabaría por perjudicar al montaje de 127/54 mm Mk-45 y demás armamento proel (como ya sucedió con las fragatas tipo *Knox*, que vieron añadirse además un rompeolas lateral que cubre desde la regala de la roda hasta el mamparo proel de la superestructura), montándose una generosa amurada de 30 metros que alcanza hasta dicho montaje.

El palo cuadrípode de celosía de las dos primeras unidades se rediseñó a trípode en el *Vincennes* y posteriores. Con ello se obtuvo una ganancia de casi nueve toneladas, reduciéndose los pesos altos y mejorándose la estabilidad lateral y el par de adrizamiento, algo importante en un tipo de buque que, curiosamente en buques de tal importancia y avanzado diseño, no parece provisto de aletas estabilizadoras.

Otros cambios interiores acarrearán limitaciones en el blindaje —a base de composites, kevlar, etc— de protección de espacios vitales, como los pañoles o CIC. El aumento del equipo electrónico y panoplia armamentística exigió una elevación considerable de la potencia eléctrica, lo que obligó a utilizar turbo-generadores (también con turbinas a gas) de 2.500 Kw, en vez de los habituales de 2.000 Kw, lo que exigió aumentar la capacidad de combustible para mantener similar autonomía. La utilización de DFM (*Diesel Fuel Marine*) en lugar del habitual JP-5, hecho que se ha ido generalizando en diversas marinas (y en el que una de las pioneras fue precisamente nuestra Armada), obligó a una segregación de ambos combustibles (operación escasamente importante dado que el volumen de consumo de JP-5 es escaso, al ser sólo utilizado por los helicópteros de a bordo), ya que son incompatibles y el primero no puede contaminar al segundo.

El criterio de utilización

Su número de 27 obedece a la estrategia de la Armada norteamericana de dotar a cada grupo de portaaviones (opcionalmente también acorazados) de una media de 1,5 buques de este tipo como protección *standard*. La primera unidad, autorizada con cargo al año fiscal de 1978, se comenzó a construir en enero de 1980 y entregada exactamente tres años después (21-1-80 a 22-1-83).

Durante la operación «Tormenta del Desierto» fue uno de los tipos más ampliamente presentes (once unidades), resultando gravemente averiado uno —el *Princeton*— por dos minas magnéticas —probablemente de origen italiano—, que estallaron por fuera del casco, una cerca de popa y otra por el través de estribor cerca de la roda. El buque quedó bastante malparado, con el casco muy deformado; el grupo propulsor de estribor fuera de combate y graves averías eléctricas. Hubo de reparar en Bahrein durante siete semanas y posteriormente en la metrópoli.

Sensores y medios electrónicos

Radars: el sistema AEGIS RCA SPY-1B multifunción (los CG-47 a 58, montan el SPY-1A) tridimensional, bandas E/F, es el fundamental y básico. Además cuentan con el radar de exploración aérea SPS-49(V)7, bandas C/D; el de exploración de superficie ISC Cardion SPS-55 bandas I/J; de navegación Raytheon SPS-64(V)9 (Marconi LN-66 en CG 47/48) banda I; de control de fuego Lockheed SPQ-9A, bandas I/J; de guía de misiles (iluminación de objetivos) Raytheon/RCA SPG-62, bandas I/J y un Tacan URN-25, IFF Mk XII AIMS UPX-29.

Sonares: sonar activo/pasivo de casco SQS 53B (en CG 56/67) o SQS 53C (en CG 68/73), y rastra acústica TACTASS SQR-19. General Electric/Hughes SQS 53 A/B (en CG 47/55) o Gould SQR-19 (en CG 54/55 y TACTASS Gould/Raytheon SQQ 89(V)3.

Control de fuego: SWG-3 Tomahawk WCS; SWG-1A Harpoon LCS; multiseguidor de blancos AEGIS Mk-7, con MFCS Mk-99 y cuatro iluminadores/directores Mk-80, con capacidad para más de 12 canales simultáneamente; 116 mod. 4 para ASW; Mk-86 mod. 9 para artillería.

Sistemas de combate: Link 4A, 11, 14 y 16; SATCOM SRR-1, WSC-3 (UHF), USC-38 (EHF), UYK 43-44 (UYK-7 en CG 47/58) con 20 procesadores; Link SQQ 28 LAMPS III para sonoboyas. ESM/ECM: SLQ-32(V)3.

Armamento

Artillería: dos cañones FMC de 127/54 mm Mk-45 Mod. 1 (Mod. 0 en los cuatro primeros buques), con ángulo de elevación de 65 grados y alcance de 23 km con un peso de proyectil de 32 kg; dos cañones CIWS Vulcan-Phalanx séxtuples de 20/76 mm Mk-15, con alcance de 1.500 m y cadencia de 3.000 disparos/minuto y cuatro ametralladoras pesadas para defensa próxima de 12,7 mm.

Como armamento misilístico está equipado con SLCM (*Ship Launched Cruise Missile*) SSM Tomahawk con posibilidad de ataque a tierra o antibuque; SSM Harpoon; SAM GDC Pomone Standard SM-2MR; ASW Honeywell ASROC, Mk-46 mod. 5 o Mk-50. Lanzadores 2 x VLS (*Vertical Launch System*) con 61 celdillas (para Tomahawk, Standard o ASROC) o dos rampas II, Mk-26 mod. 1 (en CG 47/51) para Standard y ASROC.

Armamento antisubmarino: dos montajes triples de tubos de 324 mm Mk-32, con torpedos Honeywell Mk-50 (aún Mk-46 mod. 5 en algún buque). Dos helicópteros SH-60B Seahawk LAMPS III o SH 2F LAMPS I (en CG 47/48).

C. B. V.

Constitución de EUROMARFOR

En la reunión del pasado 15 de mayo en Lisboa del Consejo Ministerial de la Unión Europea Occidental, los ministros de Asuntos Exteriores y de Defensa de España, Francia e Italia acordaron crear la Fuerza Marítima Europea, ya prevista en la Conferencia de Ministros de Defensa de la UEO del 7 de septiembre de 1992, a cuya resolución se adhirió también Portugal.

Esta fuerza no cuenta con efectivos asignados con carácter permanente, sino que se formará en cada caso con las unidades que se consideren conveniente según la misión que deba desempeñar, y está abierta, además, a la participación de otros países junto con los actualmente signatarios, aunque sí cuenta con un comandante previamente nombrado, con rotación anual entre los países constituyentes, el primero de los cuales es el almirante don Manuel

Acedo Manteola, Almirante de la Flota, quien tomó posesión del cargo el 2 de octubre pasado en la Base Naval de Rota con el ceremonial y honores correspondientes.

T. T.

EXTRANJERO

Alemania

Nuevos cometidos para los submarinos tipo 205.—Aunque está previsto su desguace a corto plazo, los dos únicos submarinos en activo de la clase 205 permanecerán en la lista oficial de buques como buques auxiliares; para la evaluación de sonares de submarinos, el U12, y como blanco para lanzamiento de torpedos A/S el U11. El U1, de esta misma clase, aunque fue dado de baja en la Marina federal en 1991, ha sido utilizado por la compañía TNSW hasta diciembre de 1993 para experimentar el motor diesel de circuito cerrado.



Programa de construcción de fragatas.—La fase de definición del proyecto para las Marinas alemana, holandesa y española para la construcción de las fragatas tipo LCF, F124 y F100, respectivamente, ha finalizado dentro del tiempo previsto. Las tres naciones deben ahora remitir las propuestas correspondientes de sus gobiernos, en otoño de este año, y designar las empresas contratistas a mediados de 1996. Estas fragatas tienen como cometido principal la defensa antiaérea.

Colombia

Adquisición del patrullero español «Cormorán».—El patrullero *Cormorán*, construido por la E. N. «Bazán» en sus astilleros de Cádiz en 1985, y que estuvo en servicio en nuestra Armada desde 1989 hasta 1994, fue adquirido por la Marina colombiana en marzo del corriente año. Este buque está diseñado para poder llevar misiles antibuque y tiene como armamento principal un cañón de 76 mm.

Chile

Adquisición de patrulleros.—La Marina chilena acaba de adquirir cuatro patrulleros clase *Dubur*, procedentes de la Marina israelí que los está reemplazando por los más modernos y rápidos *Super Dvoras* que sobrepasan los 46 nudos en su versión Mk-III. El total de buques de esta clase, denominada

Grumete Díaz en la Marina chilena, transferidos por Israel desde 1991, es de diez y los nombres asignados a estos cuatro últimos son los de *Machado*, *Troncoso*, *Johnson* y *Huson*.

China

China basará buques de guerra en Hong Kong.—Se construye una nueva base naval en la ribera suroeste de la isla de Stonecutter, en el puerto de Hong Kong. Esta base, que será cuatro veces mayor que la antigua HMS *Tamar*, incluirá una canal de acceso dragada, muelles de atraque, boyas, comunicaciones, alojamientos y otras instalaciones y podrá recibir buques del porte de un destructor o una fragata. La Marina china ha informado que la presencia naval en Hong Kong se reducirá a una escuadrilla de patrulleros clase *Hainan*, aunque fuentes occidentales no descartan la posibilidad de que se aumente.

Filipinas

Modernización de la Flota.—De acuerdo con las declaraciones realizadas por el vicealmirante Carranza, jefe de la Marina filipina, el plan de adquisición a corto plazo de tres patrulleros lanzamisiles en España, tres patrulleros en Australia y dos buques de apoyo logístico en China, ha sido definitivamente anulado. No obstante, de acuerdo con el Acta de Modernización firmada el pasado 23 de febrero, la Marina dispone de un crédito de 600.000 millones de pesetas para la adquisición de nuevos buques en los próximos 15 años. En principio está previsto adquirir para el año 2000 cuatro patrulleros, cuatro buques de transporte, un buque auxiliar y dos diques flotantes. En una segunda etapa se incorporarían tres patrulleros de altura, dos corbetas armadas con misiles, dos patrulleros con misiles de alcance medio y seis con misiles de alcance corto, un cazaminas y dos buques de salvamento. Por último, en una tercera fase irían incluidos tres fragatas, 18 patrulleros pesados y 15 ligeros, cuatro corbetas, dos cazaminas y cuatro buques de salvamento. La Marina filipina cuenta actualmente con 54 buques de escaso valor militar: 29 patrulleros y 25 buques de transporte o auxiliares, además de un centenar de pequeñas embarcaciones auxiliares.

Francia

Francia planea lanzar misiles submarinos.—La Marina francesa proyecta instalar en sus SSN la variante submarina del misil de Matra denominado APTGD (*Armement de précision tirée à grande distance*) durante la próxima década. El programa, que costará 120.000 millones de pesetas, proporcionará

a Francia un arma convencional de largo alcance. Está igualmente previsto instalar la versión aérea de este misil, con un alcance de 400 km en los aviones *Rafale* a partir del año 2002.



Retraso en el proyecto «Horizon».—La definición del sistema de combate de la fragata clase *Horizon* no se hará hasta enero de 1996, lo que supone un retraso de 18 meses sobre el calendario previsto. Un problema relacionado con este sistema de combate es el reparto de la carga de trabajo entre los tres socios, Francia, Reino Unido e Italia, así como algunos problemas técnicos aún no resueltos. La definición incluye la selección del radar multifunción y la del sistema de lanzamiento vertical.



Misiles para el avión naval «Rafale».—La Marina francesa tiene previsto recibir 86 aviones de la versión naval del *Rafale* en 1997, que estarán dotados del misil aire-aire MICA EM de Matra. Este misil ha superado con éxito las pruebas realizadas en el polígono de las Landas el pasado 8 de junio, en conjunción con el radar de control de fuego RBE2, del *Rafale* versión M01. Esto permitirá, dentro de dos años, la entrada en servicio a bordo del portaaviones nuclear *Charles de Gaulle*, del primer escuadrón de caza y ataque operativo, en sustitución de los anticuados *Crusader* que sirven a bordo de los dos portaaviones convencionales.

India

Botadura de una nueva corbeta.—En los astilleros de Goa ha sido botada la tercera corbeta de la clase *Veer*, construida en esta localidad. Esta corbeta, idéntica a las rusas *Tarantul I*, pasará a integrarse en la 22 Escuadrilla, junto con las cinco *Tarantul I*, construidas en Rusia por los astilleros *Volodarski* de *Rybinsk* y las dos que se encuentran ya en servicio y que fueron entregadas por los astilleros *Mazagon* de *Bombay*.

Indonesia

Botado un buque de investigación.—En los astilleros CMN de Cherburgo ha sido botado el buque de investigación oceanográfica *Baruna Jaya IV*, de 1.180 ton, último de una serie de cuatro proyectada para hacer levantamientos hidrográficos en las 17.000 islas que componen Indonesia. Estos cuatro

buques polivalentes pueden desarrollar no sólo tareas oceanográficas e hidrográficas, sino también de investigación ictiológica. Se dedicarán pues, además, a investigar y definir el potencial de los bancos de pesca próximos a las aguas de su zona económica.

Italia

Submarinos enanos.—La compañía italiana Cosmos, que ha vendido un centenar de vehículos submarinos para buceadores de combate, conocidos como *Maiali* en la segunda guerra mundial, ha lanzado un nuevo sumergible denominado CE2F/X100, que puede ser transportado a bordo de un patrullero, submarino, helicóptero o incluso un pesquero. Capaz de llevar dos buceadores de combate a una velocidad de 4,6 nudos, tiene una autonomía de seis millas y puede dejar cargas de fondo o minas adhesivas adosadas al costado de los buques. El manejo de este tipo de sumergible requiere un adiestramiento especializado, al igual que unas condiciones físicas excepcionales.



Autorizada la construcción de un AOR.—El almirante Pacini, jefe de construcciones navales militares, envió una carta, firmada el pasado 24 de mayo, a los astilleros Fincantieri, en la que se autorizaba una quinta parte del gasto total de construcción de un nuevo buque de apoyo logístico AOR, bautizado *Etna* y que es un diseño mejorado de los *Strómboli* y *Vesubio* actualmente en servicio. El *Etna* será construido en los astilleros de Riva Trigoso, y tendrá un desplazamiento de 13.400 toneladas y una eslora de 146,5 m, con una velocidad máxima de 21 nudos.

Japón

Visita de una escuadrilla de adiestramiento.—El moderno buque-escuela *Kashima*, escoltado por el destructor *Setoyuku*, de la clase *Hatsuyuki*, ha realizado un crucero por aguas europeas este verano. Los buques, que permanecerán un total de cinco meses fuera del Japón, proporcionarán la rara oportunidad a los guardias marinas de desplazarse más allá de 1.000 millas de sus aguas territoriales, límite especificado en su Constitución para los buques de guerra. La visita a los puertos británicos fue suprimida por considerarla inapropiada al conmemorarse este año el 50 aniversario de la victoria aliada.

El *Kashima* fue construido en 1994 para reemplazar al también buque-escuela *Katori*; desplaza 4.060 toneladas y puede transportar 140 guardias marinas.



Pakistán

Botadura del segundo cazaminas «Eridan».—En una ceremonia celebrada el pasado día 8 de julio en los astilleros de Lorient, fue botado el segundo cazaminas de la clase *Eridan*, bautizado *Muhafiz*, construido para la Marina paquistaní. El tercero de esta serie se está construyendo por módulos que serán enviados a Pakistán para su montaje en los astilleros de Karachi. El primero, *Munsif*, estuvo en servicio en la Marina francesa, donde llegó a actuar en la guerra del Golfo, para ser transferido a Pakistán en noviembre de 1992.



Modernización de fragatas.—La Marina paquistaní ha adquirido tres sistemas de control de fuego Najir Mk2 y otras tantas consolas multifunción Calisto a la compañía francesa CS Defense, como parte del programa de modernización de las seis fragatas clase *Tariq* (ex *Tipo21*) adquiridas recientemente a la Marina británica.



Visita de una delegación naval a China.—La Marina paquistaní está interesada en la adquisición de escoltas construidos por los astilleros chinos. Una delegación al más alto nivel ha efectuado una visita de varios días a los principales astilleros chinos, donde le han sido presentadas las fragatas clase *Jianghu IV*, de 1.924 toneladas, y *Naresuan*, de 2.980 exportadas a Tailandia, así como los destructores *Luda III*, de 3.730 toneladas, y *Luhu*, de 4.200. Uno de los motivos de este interés de Pakistán por los astilleros chinos es la considerable diferencia en los costes de la construcción naval, en comparación con los astilleros occidentales, debido al bajo costo de la mano de obra china.

Reino Unido

Se estrella un avión antisubmarino «Nimrod».—Durante una exhibición aérea celebrada en Toronto el pasado mes de septiembre, un avión de patrulla marítima *Nimrod* se estrelló en el lago Ontario, pereciendo los siete miembros de su dotación ante los atónitos ojos de espectadores de todo el mundo que pudieron contemplar el terrible accidente a través de las cámaras de televisión que filmaban el evento.



Reorganización del mando de adiestramiento.—El almirante jefe del Adiestramiento a Flote (FOST), contralmirante John Tolhurst, se ha trasladado de su tradicional emplazamiento en Portland a la gran base naval de Plymouth, reagrupando a su vez todas las instalaciones de adiestramiento del sur de Inglaterra en el mayor complejo de este tipo existente en Europa. Para dar una idea de la actividad del equipo de adiestramiento del FOST, compuesto por 116 instructores, en los próximos meses, además de adiestrar a los buques de superficie británicos y a los de varias naciones de la OTAN, recibirán diferentes programas de evaluación a flote las fragatas *Tipo 21* de la Marina paquistaní, cuatro fragatas *Tipo 22* brasileñas, dos de la clase *Lekiu* malayas, cuatro corbetas clase *Barzán* de Qatar y dos clase *Muheet* de Omán.



Modernización de los sonares de las fragatas «Tipo 23».—El Ministerio de Defensa británico ha ordenado la realización de un sistema pasivo de pruebas para el sonar 2050 que montan las fragatas *Tipo 23*. Este sistema será instalado dentro de los domos de los sonares de proa. La casa Ferranti ha suministrado un total de 34 sonares 2050, para equipar a las fragatas *Tipo 22* y a los destructores *Tipo 42*.



Gran carena de la fragata HMS «Coventry».—El Ministerio de defensa ha autorizado un gasto de 2.500 millones de pesetas para la gran carena de la fragata HMS *Coventry*, décimo tercera y última de la clase *Broadsword*. Este contrato proporcionará trabajo a los 150 empleados del astillero Rosyth, en el Firth de Forth, por un período de un año.

Rusia

Satélite lanzado por submarino nuclear.—Un submarino nuclear balístico (SSBN), de la clase *DELTA III*, ha lanzado una cápsula civil al espacio utilizando un misil balístico SS-N-18 Stingray. El lanzamiento fue efectuado en el mar de Barents el pasado 6 de junio, y la cápsula civil incluía equipos experimentales del Instituto de Investigación de Bremen. Esta es la primera vez que se utiliza un misil lanzado por un submarino para estacionar un satélite. Los submarinos *DELTA III* fueron construidos entre 1976 y 1982 y está previsto que sean dados de baja en esta década. Igualmente está previsto dar de baja a este misil, que ha sido sustituido por los más modernos SS-N-23, de la clase *DELTA IV*, y el SS-N-20, de los *Taifun*.

Nuevo retraso en la construcción de la fragata «Gepard».—La fragata *Gepard*, conocida también como *Tipo 11661*, que fue botada hace dos años como contribución al mercado de exportación, continúa sin estar operativa, reflejando el estado actual de la construcción naval en los astilleros rusos. El buque, que debería haber participado en la exhibición marítima de Greenwich del pasado mes de marzo, fue eliminado del programa al no haber finalizado sus obras a tiempo. Esta fragata, con un desplazamiento de 1.930 toneladas, cubre el hueco dejado por las populares *Koni*, y se ofrece al mercado de exportación con una gran variedad de armamento y sensores, a elegir por los posibles compradores.



Lanzamiento de un misil balístico desde el Polo Norte.—Un submarino ruso de la clase *Taifun* ha llevado a cabo el lanzamiento de pruebas de un misil balístico SS-N-20 desde el Polo Norte. El misil fue lanzado después de romper el submarino la capa de hielo a dos millas del Polo. Las diez ojivas inertes cayeron en la proximidades de Arkangel, con una exactitud de 500 metros. El misil fue seguido por los sensores norteamericanos del NORAD, que había sido informado por los rusos del lanzamiento, de acuerdo con lo especificado en el tratado START. Después del lanzamiento, un avión de patrulla marítima canadiense C-140 sobrevoló la zona, como parte de un vuelo rutinario.



Hidroala con misiles.—El *Alexandr Kunajovich*, de 465 toneladas, que fue construido en 1977 como hidroala antisubmarino, se utiliza como plataforma de experimentación del misil A/S *Medvedka*, con dos lanzadores cuádruples montados en la toldilla. El misil *Medvedka* tiene una longitud de 5,35 metros y 400 mm de diámetro, y puede transportar un torpedo a una distancia de 23 km. El torpedo está diseñado para ser utilizado contra submarinos que naveguen a una cota máxima de 500 m. El *Medvedka* puede ser instalado en montajes orientables dobles o cuádruples. Actualmente se construye en una versión antibuque con un alcance máximo de 50 kilómetros.



Accidente en un «Pomornik».—El vehículo de colchón de aire (VCA) *Donets*, de la clase *Pomornik*, sufrió un grave accidente el pasado 23 de mayo que lo inutilizó por completo. El *Donets* entró en servicio en junio de 1993, y es el tercero de una serie de diez VCAs construidos entre los astilleros de Morye en Feodosya y los de San Petersburgo. Estos VCAs son los mayores del mundo y pueden transportar diez transportes orugas acorazados, tres carros de

combate o 360 hombres totalmente pertrechados. Su capacidad de carga es de 170 toneladas y su autonomía es de 300 millas. Su artillería está compuesta por 22 lanzacohetes de 122 mm y dos cañones multitubo de 30 mm.

Taiwán

Nuevas fragatas clase «Lafayette».—En los astilleros franceses de Lorient, se encuentran a flote en diversas fases de armamento las tres primeras fragatas clase *Lafayette* encargadas por la Marina de Taiwán. La tercera, que fue botada el pasado 13 de mayo, será seguida por otras tres que con intervalos de seis meses irán entrando en servicio. Estos buques presentan algunas diferencias con sus homónimas de la Marina francesa, sobre todo en lo referente a su superestructura. Los equipos de detección submarina serán un sonar de casco Thomson Sintra Spherion y un sonar remolcado ATAS. En cuanto a su artillería, contarán con un montaje Oto Melara de 76 mm y un CIWS Mk15 Vulcan Phalanx. Estos mismos astilleros se encuentran construyendo otras cinco fragatas de esta clase, dos para Arabia Saudí y tres para la Marina francesa.

J. M. T. R.

MARINA MERCANTE

Flota mundial

Según datos oficiales, pero bastante aproximados a la realidad, la flota mercante mundial aumentó durante los tres primeros trimestres de 1995 un 2,7 por ciento. Según el Lloyd's Register, esta flota mundial comprendía unos 80.453 buques con un tonelaje de 476 millones de GT. Se trata, pues, de otro crecimiento, y este aumento se debe al elevado nivel de entregas de nuevos buques, que superan a las bajas por desguaces y pérdidas habidas. Todos los tipos de buques registraron aumentos, excepto los OBOS. Los petroleros, por su parte, incrementaron su GT en poco más del uno por ciento; los *bulkcarriers*, un 3,8 por ciento; los portacontenedores un 10,8 por ciento y los gaseeros lo hicieron en un 6,9 por ciento, pero el mayor aumento porcentual lo acapearon los Ro-Ro y los transbordadores, con un 17,6 por ciento.

La contratación de nuevos buques totalizó unos 42 millones de TPM, que constituye la cifra mas alta desde 1974, frente a 33,9 millones de TPM del año 94. Por consiguiente, la cartera de pedidos a escala mundial aumentó en un 20,5 por ciento, medida en TPM.

La flota que mantuvo el liderazgo mundial fue la panameña, que aumentó en un 11,4 por ciento, seguida de la de Filipinas con un 11,1 por ciento. Frente a estos incrementos, hay que destacar que la flota japonesa descendió un 8,7 por ciento. Por su parte, la flota de la Union Europea aumentó un 4,4 por ciento por encima de la media mundial, con crecimientos importantes correspondientes a Alemania, Reino Unido, Dinamarca y Holanda. Tan sólo redujeron sensiblemente su tonelaje las flotas de Portugal y España, como ya hemos señalado en una crónica anterior.

Las bajas ocasionadas por desguaces y pérdidas totalizaron unas 490 unidades, con una edad media de veinticinco años y unos ocho millones de GT, lo que supone, estadísticamente, un descenso del 13,4 por ciento.

Las estimaciones con respecto a la evolución de esta flota durante los próximos tres años predicen una reducción de un tres por ciento acumulado en el tonelaje de petroleros, pese a que su cartera de pedidos aumentó ligeramente, tanto en 1994 como en el año actual.

Por último, y según un informe publicado en el Boletín de la ANAVE, hay que destacar el trabajo que está realizando la OMI en el sentido de revisar las normas de seguridad marítima sobre los buques Ro-Ro y transbordadores de pasajeros desde el accidente sufrido por el buque *Estonia*. En general, los expertos estiman que para prevenir este tipo de accidentes es fundamental actuar sobre el factor humano en lugar de hacerlo sobre las características estructurales del buque.

Seguridad de los buques

Abundando en lo anterior, hay que destacar que el Bureau Veritas ha presentado una serie de propuestas para que sean discutidas en la XXXI Reunión extraordinaria del Consejo de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS) que se celebrará con el objetivo de mejorar la contribución de este organismo a la seguridad de los buques en la mar y mantener asimismo la cohesión que ha hecho posible anteriores logros en este sentido.

La seguridad del buque y la protección del medio ambiente son problemas no sólo para las sociedades de clasificación, sino también para los armadores, autoridades y aseguradores, que juegan, cada uno de ellos, un papel fundamental en este aspecto.

Las propuestas del Bureau Veritas son las siguientes:

- a) Participación de la comunidad de tráfico marítimo dentro de la IACS.
- b) Mejora de los sistemas de calidad de los miembros de IACS.
- c) Control de la implantación de los programas IACS.
- d) Aprender de la experiencia del pasado.
- e) Contribución de la IACS al mantenimiento y operación del buque.

Asimismo, el Bureau Veritas ha propuesto la creación de un organismo consultivo compuesto por las principales autoridades de la comunidad de tráfico marítimo que ofrezcan sus servicios, lo que contribuirá a la evolución de las reglas y regulaciones, procedimientos de interés común y también al esquema de certificación del sistema de calidad IACS, según informa la revista «Ingeniería Naval».

J. L. T.

CONSTRUCCIÓN NAVAL

La crisis del sector

En el momento de cerrar estas líneas por exigencias de la programación editorial de esta REVISTA GENERAL DE MARINA, aún no se ha resuelto la crisis de la tercera reconversión del sector de la Construcción Naval, crisis que dimana de una reducción drástica de la plantilla. Tanto la dirección de los astilleros públicos afectados por esta medida como sus trabajadores no han llegado a un acuerdo sobre el particular, y si este acuerdo no llega a una solución satisfactoria, el gobierno no podrá enviar a Bruselas el expediente de ayudas, lo que supondría la cancelación de la ayuda comunitaria prevista, con un montante de 180 mil millones de pesetas.

Los no versados en esta temática no alcanzan a comprender cómo una nación que como España ha ocupado, no hace mucho, la cabeza en la construcción naval, ha podido llegar a la necesidad de reducir sus plantillas en una cuantía que las dejaría en menos de la sexta parte de los trabajadores que la formaban hace diez años escasamente. ¿Es que el *boom* de aquellos años se ha desmoronado súbitamente? ¿Es que las perspectivas para un medio plazo eran erróneas? Sea cual sea la causa de este desmoronamiento, la realidad, la cruda realidad, trae el fantasma del desempleo masivo para corto y medio plazo, ya que si los excedentes de plantilla que se contemplan en esta reconversión no constituyen un desempleo en sí, en sus puros términos, pues el personal excedente tendrá una prejubilación o subsidios, la bondad de nuestras construcciones se verá afectada al no admitir nuevos operarios, y con ello, la falta de una formación profesional y técnica que es fundamental para la continuidad de los astilleros. Hemos visto en la crónica que antecede, relativa a la Marina Mercante, que los tonelajes de flota siguen aumentando, aunque se perfilen algunas disminuciones en determinados tipos de buques, y entonces, llegado el momento de seguir adelante con las nuevas construcciones, ¿qué operarios cualificados existirán en nuestros astilleros?

Una cierta explicación nos la da el Boletín de ANAVE, en un estudio acerca de los costes de la construcción naval. Según un análisis realizado por la Dirección de Construcciones Navales, uno de los problemas de los astilleros es su casi dependencia del exterior, ya que alrededor del 95 por ciento de las ventas corresponde a la demanda internacional, y así, y a pesar de que el mercado ha crecido, la competencia se ha endurecido por la fuerte presencia de países como Corea o los antiguos de la Europa oriental en buques de tipo estándar, o con Japón y Alemania en los de alta tecnología.

En la primera gama, según este análisis, que engloba a graneleros, petroleros y buques de carga general, y aunque supone el 70 por ciento de la demanda mundial, la razón fundamental para conseguir ventas es el precio. En estas series desempeña un papel importante la mano de obra, que en España supone el 30 por ciento del coste del barco, mientras en Corea es del 22 por ciento, y en Europa oriental es tan sólo del 17 por ciento. Un segundo factor para conseguir ventas es el de los plazos de entrega. España entregaría entre dos y cuatro meses más tarde que Corea y Japón.

Finalmente digamos que entre 1993 y la media del período 1996-2000, la demanda global de construcción naval y la capacidad de construcción se incrementará el 30 por ciento, con lo que la tasa de ocupación de los astilleros podría llegar hasta un 90 por ciento. Siguiendo el contenido de este análisis de la DCN, esta previsión no provocará la recuperación de los precios, ya que existe un fuerte desequilibrio entre demanda y oferta, según sea el tamaño del barco. La capacidad de construcción de buques grandes —mayores de 70.000 GT— superará a su demanda entre un 200 y un 300 por ciento.

J. L. T.

MARINA DE PESCA

Continúa esta otra crisis

La primera crisis del sector pesquero, que afectó a nuestros congeladores, se produjo en aguas externas a las 200 millas del Canadá, ya que esta nación impuso, y la Unión Europea lo aceptó, una drástica reducción de cuotas, lo que, como es sabido, produjo el amarre forzoso de un buen número de estos buques de alta tecnología. Pero nuestros pescadores no se arredraron y, en el pasado mes de mayo, seis unidades efectuaron una campaña experimental en el mar de Barents para ver las posibilidades de pesca de la especie denominada «platija americana». A este respecto, los informes científicos disponibles hablaban de una biomasa de platija en la zona de protección pesquera de Svalbard, con un monto de unas 200.000 toneladas de esta especie. Los datos

aportados por científicos, tanto noruegos como rusos, parecían fiables, razón por la cual se puso en marcha esta campaña experimental para los mencionados seis barcos durante un período de cinco meses. Esta zona es también rica en bacalao, por lo que se contemplaba igualmente la obligación de abandonar el caladero al menos cinco millas cuando se detectase la presencia de cantidades elevadas de bacalao. Durante el período que ha durado esta campaña, nuestros barcos realizaron un total de 530 lances en todas las zonas objeto de la pesquería, con unos resultados que no han satisfecho las perspectivas teóricas sobre el particular, por lo que estos buques han tenido que suspender dicha campaña experimental, regresando a puerto, y con ello se ha perdido la posibilidad de colocar barcos en esas aguas, y deberán buscar nuevos caladeros, probablemente en África o América del Sur. La crisis de este sector, aunque algo atenuada, sigue abierta.

En cuanto a las aguas saharianas, las negociaciones con Marruecos siguen bloqueadas, al redactar estas líneas. La desesperación y el desánimo cunden entre nuestros pescadores, ya que no se vislumbra una solución a este problema.

Pero la crisis se puede agravar si toma visos de verosimilitud el rumor de que la República Argentina siguiese el ejemplo canadiense de restringir las capturas en los caladeros existentes por fuera también de sus aguas jurisdiccionales. En realidad, y hasta el presente, no hay ninguna decisión, ni siquiera proyecto oficial al respecto. No obstante, todo parece indicar que las autoridades argentinas están preparando las medidas pertinentes para ampliar la Zona Económica Exclusiva por fuera de las actuales 200 millas, o lograr al menos un mayor control sobre las actividades que desarrollan los barcos en las aguas transzonales para una serie de pesquerías.

Según señala la revista «Mar», el gobierno argentino prohibió en junio pasado la pesca de pota en el marco de su ZEE. Sin embargo, fuera de las 200 millas, diferentes barcos de países como España —con quince buques—, China, Corea, Cuba, Rusia, Honduras y Portugal, mantenían la actividad en las pesquerías de la misma especie. La Administración argentina estima que este caso concreto no tiene justificación, que mientras se prohíbe la pesquería en la ZEE se siga pescando fuera de ella, cuando se trata de especies transzonales, que pueden pasar de unas aguas a otras. La realidad, no obstante, es que fuera de sus aguas de la ZEE, en contra de lo señalado por las autoridades argentinas, los barcos más que pota lo que capturan es merluza. En estas condiciones, lo único que cabe es esperar al debate que se va a producir en los próximos meses en los diferentes foros internacionales. Como podemos apreciar, la concurrencia de todos estos factores negativos en nuestros intereses marítimos de Marina Mercante, Construcción Naval y Pesca no son precisamente nada halagüeños.

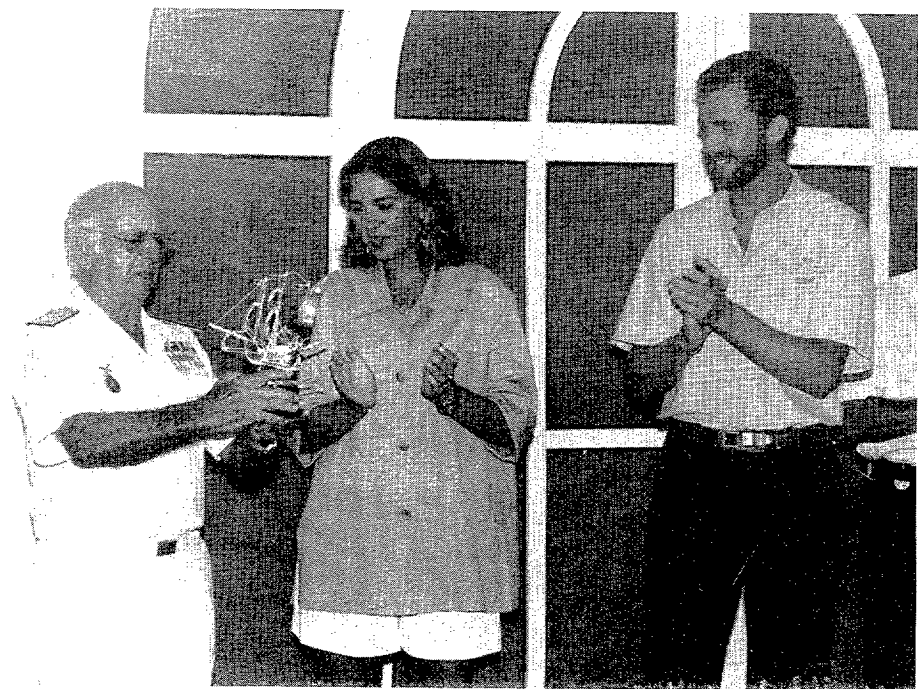
J. L. T.

VELA

Trofeo «Fuerzas Armadas» 1995

En la bahía de Palma, y organizada por la Comisión Naval de Regatas de la Armada en colaboración con el Real Club Náutico de Palma de Mallorca, tuvo lugar la tradicional regata en su decimoséptima edición, en la que participaron alrededor del centenar de barcos que acudieron a su cita anual con el almirante Marcial Sánchez-Barcáiztegui, delegado de Vela de la Armada y alma de la organización.

Concurrieron desde barcos de alta competición a pequeños cruceros familiares, *llauts* y botes mallorquines que tuvieron este año unas condiciones meteorológicas ideales para adornar con sus velas latinas nuestra bahía, sin que hubiera que lamentar el más mínimo incidente, por lo que el día fue inolvidable, tanto para los participantes como para todos los aficionados a la vela y la mar, que siguieron la regata desde tierra o en la mar, entre los que se encontraba, en primer lugar, S. M. la Reina Doña Sofía, que deseó suerte al



SS. AA. RR. el Príncipe de Asturias y la Infanta Doña Cristina entregando el trofeo del Servicio de Seguridad de la casa de S. M el Rey al almirante Marcial Sánchez Barcáiztegui y Aznar.

maxi de la Armada *Hispania*, a bordo del cual regatea frecuentemente, así como al *Sirius IV*, con SS. AA. RR. Don Felipe de Borbón a la caña y la Infanta Doña Cristina.

Al igual que el resto de las regatas celebradas esta temporada, y desaparecida la fórmula IOR, participaban bajo el reglamento IMS y agrupados en las clases IMS Regata, IMS Cruceros-Regata (con y sin medición) y botes y *llaunts* un total de 79, siete IMS R, 16 IMS CR, 47 IMS CR (sin medición) y nueve botes mallorquines y *llaunts*.

El recorrido de la prueba fijado para cruceros en una regata costera de unas 16,5 millas con línea de salida en las inmediaciones de la bocana del puerto, boya de San Juan de Dios por estribor, boya del Arenal por estribor, boya de San Juan de Dios por babor, boya de la Catedral por babor, boya del dique del oeste por babor, boya de la Catedral por babor y línea de llegada dentro del puerto de Palma entre muelle viejo y baliza. Para botes mallorquines y *llaunts*, de menor andar, pero no por eso de menos interés o expectación, el recorrido quedaba reducido a las tres primeras boyas del anterior recorrido y misma línea de llegada.

A 12 horas se dio la salida, con un *embat* fuerza 2,3 que acudió puntual a su cita, casi cotidiana, y mar rizada con «horizontes claros y cielo despejado», que hicieron las delicias de todos los participantes, entre los que se encontraban, como ya hemos dicho, S. A. R. el Príncipe de Asturias patroneando el *Sirius IV* con la Infanta Doña Cristina, que semi estrenaban línea de casco, con sus remozadas proa y popa.

La participación de la Armada estaba representada además por su buque-insignia, el maxi *Hispania*, con el almirante Marcial Sánchez-Barcáiztegui, capitán de navío Juan Carlos Rodríguez-Toubes, que tiene ya un pie en Atenas y que dejará algo «coja» a la vela en general y la de la Armada en especial, al que deseamos desde aquí lo mejor, al igual que al capitán de navío Manolo Calvo, que cruzó la salida a la caña del *Aifos* y que en breve plazo toma el mando del barco más veterano y representativo de la Armada: el *Juan Sebastián de Elcano*. En el *Hispania*, también el capitán médico «Chimo» González Devesa. El *Porto Pi*, patroneado por el capitán de corbeta Francisco Benavente; los toxos *Sóller* e *Illetas*, patroneados, respectivamente, por el capitán de fragata Juan Caridad y capitán de fragata (R) Fernando Lázaro y sus «niñas» y, por último, el *Menco*, del capitán de fragata (R) Montaner, y el *Amigo*, del que suscribe, este último con tripulación de excepción: el comandante general de Baleares, general Serrano, antaño campeón de España de la clase «snipe», con Rafa Iturrioz, que se mantiene en plena forma y el jefe del Sector Naval de Baleares, capitán de navío Francisco José Fontán.

Por parte del Ejército de Tierra, el incombustible general Coll de San Simón a la caña de su *Grumete* y el crucero *Pitufu*, que consiguió un primer puesto de su clase.

El Ejército de Aire fue «airosamente representado», y valga la redundancia, por el también veterano coronel Fuentes patroneando su *Anduriña* que, años hace ya, cambió la tensión de la competición en *offshore* por la vela.

Nuestros mejores regatistas de la vela de competición, como Camilo José Cela Conde, con el multicolor *Universiada 99*, que resultó ganador absoluto en su clase IMS Regata. El *Kühn & Partner* (ex *Illes Balears*) con José Pujalte, que se alzó con el segundo puesto de la misma clase, y el *Teseo*, de Clotilde Calvo, que obtuvo un tercero en la clasificación. Quedando en cuarta y quinta posición el *Aifos* y *Sirius IV*, respectivamente.

De aguas gaditanas llegó y participó el *Taranis II*, con el capitán de navío (R) Carlos Parga, «Carlitos», en la caña, y un *skipper* de excepción y recién descubierto: Carlos Martín Palomo.

Se llevó trofeo también el *Xebleti*, patroneado por Penni Burnell, y que tenía la tripulación de origen más remota: Nueva Zelanda.

Como más espectacular por su antigüedad y belleza, participó el *Ivanhoe*, vencedor el pasado año del Trofeo S. A. R. Conde de Barcelona y que consiguió un destacado lugar en la clasificación.

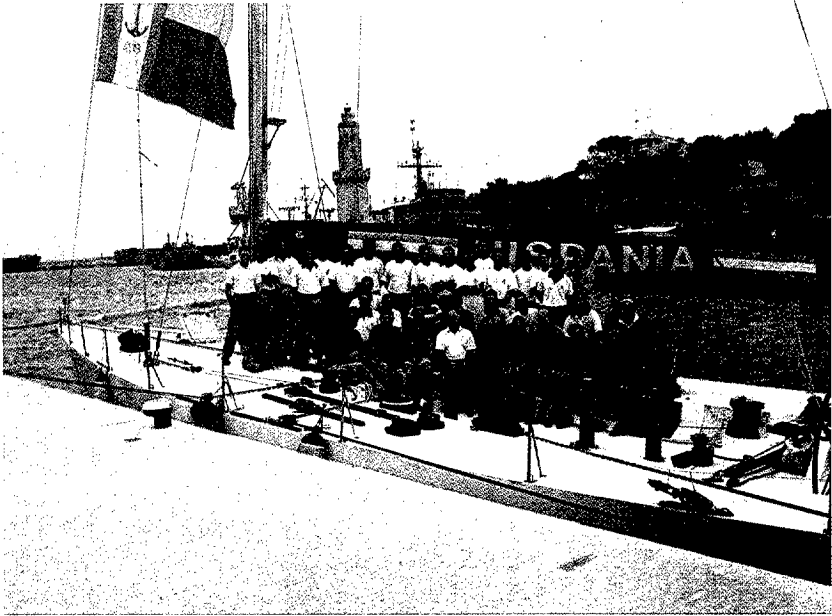
Tomó la línea de salida en primer lugar el *Universiada 99*; el *Hispania*, como es costumbre, se despegó rápidamente del resto de flota y, haciendo gala de una excelente preparación, tomó la línea de llegada el primero en tiempo real, con notable diferencia, pero sin viento ni espacio suficiente para defender su *rating* ante la controvertida nueva fórmula IMS, que cumple holgadamente en ceñidas pero difícilmente alcanza con vientos portantes.

Los *llauts* y botes mallorquines nos ofrecieron un espectáculo de una belleza plástica incomparable, con vientos de través y a un descuartelar en su recorrido que les fue al «pelo», obteniendo la victoria el *Titán* en botes mallorquines y el *Marbel* en *llauts*.

El resto de la flota tuvo que afrontar, además, una ceñida sin problemas, para finalizar con una empopada, que dio opción a lucir sus *spys*, dando así un broche de colorido a la competición, y entrando en línea de llegada, situada dentro del mismo puerto, con un través corto.

El lunes 14 de agosto se realizó en las instalaciones del Real Club Náutico de Palma la entrega de trofeos, con la asistencia y presidencia de S. A. R. el Príncipe de Asturias y S. A. R. la Infanta Doña Cristina, los príncipes Alexia y Pablo de Gre éste acompañado de su esposa Chantal Miller, autoridades civiles, militares y deportivas, el comandante general de Baleares, el jefe del Sector Naval y el almirante Sánchez-Barcáiztegui, quien pronunció unas emotivas palabras de agradecimiento a los participantes y presentes en reconocimiento a las colaboraciones y ayudas recibidas y, cómo no, recuerdo emocionado y «esperado» a la colaboración de la Marina deportiva y la de Guerra cuando ha sido necesario.

Recibieron trofeos todos los participantes, regatistas de primera fila, señoras, niños y militares sin graduación, como rezaban antaño las entradas a



espectáculos; en resumen una regata alegre y desenfadada, un ejemplo de que lo verdaderamente importante es participar.

F. J. M. R.

Oficiales del HMS *Invincible* navegan en el maxi *Hispania*

A finales del mes de agosto visitó el puerto de Palma, después de una dura campaña en el Adriático en misión pacificadora, el portaaviones de la Real Armada británica HMS *Invincible*, con objeto de dar un merecido descanso a la dotación, y para ello nunca podrían haber escogido mejor la escala, Mallorca en pleno bullicio veraniego.

Aprovechando la visita, y dada la fraternidad existente entre los hombres de la mar, la Comisión Naval de Regatas ofreció la posibilidad de que oficiales del mencionado buque británico navegaran a bordo del maxi *Hispania*, lo que se realizó el jueves 31 de agosto y el día 2 de septiembre. El diario «Última Hora», publicaba la foto que se acompaña con la dotación e invitados del *Hispania* y como fondo el esbelto faro de Porto Pi. El texto de la noticia decía:

«Oficiales del HMS *Invincible*, en el *Hispania*.

La Comisión Naval de Regatas de la Armada tuvo la cortesía, el pasado jueves, de ofrecer a los oficiales del portaaviones británico *Invincible*, que se

encuentra amarrado en el puerto de Palma, una magnífica tarde de navegación a bordo del maxi *Hispania*, gobernado por el contralmirante Marcial Sánchez-Barcáiztegui. Al término de la navegación, el capitán de navío Forbes, comandante del buque, el capitán de fragata Gass y sus oficiales, se mostraron impresionados por el porte y prestaciones del maxi, y manifestaron su admiración ante el hecho de que la Armada haya sido capaz de conservar en su flota la tradición de la vela a través de las Comisiones Navales de Regatas.»

Pocos días después de esta inolvidable navegación, que sirvió para estrechar más los lazos que unen a los hombres de la mar, se hizo a la mar apresuradamente para acudir nuevamente a la zona de conflicto y desde cuya cubierta salieron los bombarderos de «aviso» contra posiciones serbias.

F. J. M. R.

CULTURA NAVAL

Fundación Alvargonzález

Por Orden de AJEMA 609/38976/1995, de 4 de octubre (BOE núm. 245 de 13 de octubre y BOD núm. 202 de 17 del mismo mes), se concede una beca de ayuda a la investigación sobre temas de actualidad científica y cultural del Real Instituto y Observatorio de la Armada (Fundación Alvargonzález) a don Manuel Berrocoso Domínguez, para la realización del trabajo titulado «Tratamiento estadístico de datos geodésicos procedentes de observaciones de los satélites GPS».

La Fundación Alvargonzález, creada en septiembre de 1992 por el ilustre prócer gijonés don Juan Alvargonzález y González, cuyo patronato preside, tiene según sus estatutos «un carácter benéfico-cultural particular, orientado al desarrollo, protección y fomento de toda clase de actividades, estudios e investigaciones sobre temas sociales, científicos y culturales» y dentro de estos objetivos generales, entre otros, el de «promover el estudio, investigación y desarrollo de temas relacionados con la Marina española, tanto militar como mercante, con creación de becas y otras ayudas para la realización de estudios y trabajos». Es en este aspecto en el que se inscribe la concesión de la beca que reseñamos, así como otras de cuyas convocatorias y adjudicaciones hemos venido dando noticia en nuestras páginas.

G. Y.

Inauguración de las Aulas del Mar en Cartagena

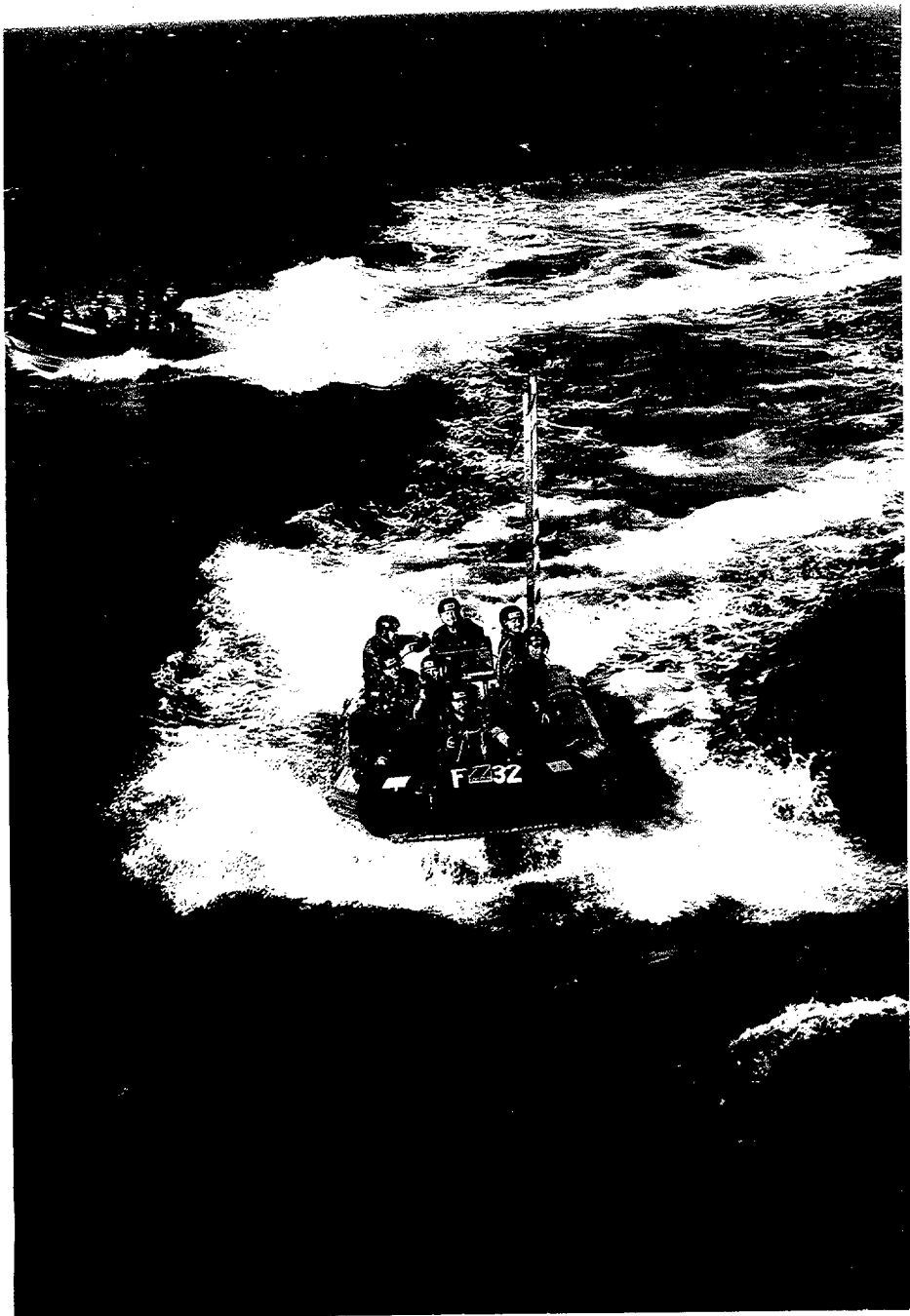
El día 11 de septiembre se inauguró en Cartagena la edición de las Aulas del Mar correspondiente al año 1995. Dentro de ellas suelen impartirse cursos de Arqueología, Buceo, Contaminación Marina y medicina subacuática e hiperbárica.

Durante el resto del mes se impartieron los siguientes cursos: Buceo Científico y Arte y Ciencia de la Navegación, en el Centro de Buceo de la Armada; Ciencia y Tecnología Marina, en la Escuela Politécnica Superior; Influencia naval en la Historia y Arte y Ciencia de la Navegación, en el Auditorio de Cajamurcia.

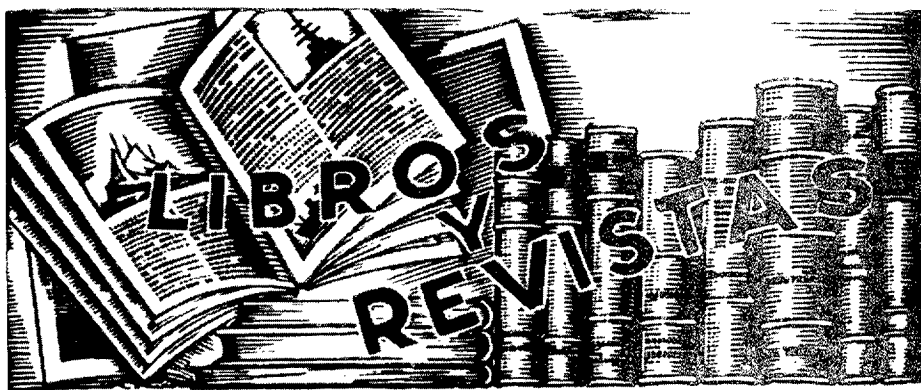
Está prevista, en un futuro próximo, la creación de la sede permanente de la Universidad del Mar, que contará con programación durante todo el año escolar.

A. P. P.





Asalto a buque. Autor: Antonio Pintos Pintos.



LIBROS

BALANCE MILITAR 1994-1995.—Editado por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Defensa; 343 páginas.

Al igual que en años anteriores, se edita éste, la traducción del «Military Balance», publicado originalmente en Londres por la entidad privada International Institute for Strategic Studies. Entre 1978 y 1993 la revista «Ejército» venía publicando anualmente esta traducción hasta que la Secretaría General Técnica del Ministerio de Defensa tomó a su cargo la edición correspondiente a 1993-94. No ha variado en lo fundamental la estructura de la obra, que viene a ser la natural actualización de la edición precedente, por lo que nos remitimos a lo que ya comentábamos con referencia a aquella (véase nuestro cuaderno de noviembre de 1994), siendo de señalar como única diferencia sustancial el mapa en encarte, esta vez relativo a Rusia y territorios de la antigua Unión Soviética.

Es de notar que aunque figura como editado en julio del presente año, su distribución no se ha hecho hasta el mes de septiembre, con lo que pierde actualidad en relación con la versión original que sale dentro del primer trimestre del año, así como con otras publicaciones similares que editan sus propios balances, con los que resulta interesante la comparación de datos. Un somero repaso limitado a los que se refieren a nuestra Armada nos muestra que no se recogen las altas y bajas de unidades producidas a lo largo y desde 1994; además, se nota escasa familiarización del traductor con términos navales («repostaje en ruta», «tripulación», etc.) e incluso en el uso de denominaciones oficiales (por ejemplo: «Región Naval de Cantabria» por «Zona Marítima

del Cantábrico», lo cual induce, además, a confusión en cuanto a sus límites) o la mención de un inexistente buque de «recuperación de submarinos», o la atribución a los submarinos de la clase *Galerna* de misiles «posiblemente Exocet».

Salvados estos defectos, no puede negarse el interés de la publicación como medio de consulta.

T. T.



VARIOS AUTORES: Comentarios a las Leyes Procesales Militares.—

Editado por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Defensa. Madrid, 1995.

El desarrollo del artículo 117.5 de nuestra Constitución, que limita la jurisdicción militar al ámbito estrictamente castrense y a los supuestos de estados de sitio, ha supuesto una profunda reforma de esta justicia en España, articulada a través de cuatro Leyes Orgánicas que conforman sus aspectos penales, disciplinarios y procesales. En esta obra, compuesta por dos volúmenes o tomos, se comenta cada uno de los preceptos de la reforma procesal castrense. El primero de estos tomos se dedica a la exégesis de la Ley Orgánica relativa a la Competencia y Organización de la Jurisdicción Militar, y el segundo, al análisis de la Ley Procesal Militar.

Según señala en el prólogo de esta obra el presidente del Tribunal Supremo y del Consejo General del Poder Judicial, don Pascual Sala, la necesidad de esta recopilación era evidente, pues hasta ahora no se había abordado un estudio tan pormenorizado y exhaustivo de esta normativa procesal militar. La obra, por otra parte, hace comprender el estudio de todos los aspectos de esta profunda reforma llevada a cabo, presentando en forma de comentarios monográficos cada uno de sus preceptos, y dando cuenta de la ya abundante doctrina jurisprudencial emanada de la Sala Quinta del Tribunal Supremo.

En resumen, nos encontramos ante una obra necesaria, que supone una meritoria y profunda reflexión acerca de los problemas que plantea la aplicación de las leyes procesales de la jurisdicción única, integrada en el Poder Judicial.

J. L. T.



REVISTA DE MARINA (Chile): El poder naval chileno.—Editado con motivo del centenario de la fundación de la «Revista de Marina» (1885-1995) de Chile.

Este libro ha sido editado por nuestra fraternal «Revista de Marina» de la Armada de Chile como una contribución a la celebración del centenario de su fundación.

En esta obra, de gran interés, en especial para nuestro entrañable mundo hispanoamericano, se estudian y analizan cuatro singladuras históricas: la primera comprende el período de la pre-independencia; la segunda, hasta mediados del siglo XIX; la tercera se refiere a la segunda mitad de dicho siglo, y la cuarta abarca el actual siglo XX.

En un orden cartesiano y metódico se analizan con gran prioridad los factores o aspectos que fundamentan la magnitud del Poder Naval en general y su aplicación específica: los condicionantes políticos —nacionales e internacionales— y geopolíticos, aplicados fundamentalmente a la proyección marítima, que debidamente conjugados cristalizan en la concepción de esta proyección, compuesta por la nacional y la internacional.

A la vista de estos estudios y análisis, se señala que Chile es la nación naturalmente más marítima del mundo, ya que sus costas enfrentan favorablemente al océano Pacífico, y su geografía está vinculada directamente al Atlántico, y finalmente, está situada en una posición de control, tanto de flanco como directa, del llamado paso Drake.

Expuestas estas consideraciones a modo de elementos de juicio para el lector, se deja a éste que pueda apreciar el verdadero papel que corresponde en Chile al Poder Naval, todo ello complementado profusamente con mapas, cartas, fotografías e ilustraciones para amparar y facilitar la comprensión del contenido de la obra, que a título personal, consideramos una magnífica aportación no ya al particular chileno, sino también a la clarificación *in extenso* de los principios y factores que hemos citado al principio.

J. L. T.



VELASCO SALES, José: **Diccionario Aeronáutico Civil y Militar español-inglés.**—Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, 1995; 703 págs.

Don José Velasco Sales es teniente coronel del Ejército del Aire y presta actualmente sus servicios en el Mando de Apoyo Logístico de este Ejército en Madrid. Es además colaborador del Departamento de Terminología de la Comunidad Europea en Luxemburgo y está trabajando en la terminación de una «Comprehensive Air and Space Encyclopedia» de próxima publicación.

Ya en esta misma sección de nuestro número de agosto-septiembre de 1994 comentamos el «Diccionario Aeronáutico Civil y Militar inglés-español», inverso al que ahora presentamos. Los dos diccionarios son complementarios e inseparables, ya que no existe en la actualidad otro de similares características. Ambos son resultado de la recopilación de gran cantidad de información y de su estudio durante todos los años de actividad profesional de José Velasco Sales en Estados Unidos y en diversos programas europeos.

Considerado ahora como segundo volumen de la misma obra, el «Diccionario Aeronáutico Civil y Militar español-inglés» se vuelve imprescindible para cualquier profesional. Los avances tecnológicos y el desarrollo continuo de la industria en el campo de la Aeronáutica y de la Astronáutica civil y militar han originado gran cantidad de neologismos y términos propios que necesitan de un instrumento útil para ayudar a su comprensión completa y precisa.

Las aproximadamente 65.000 entradas de este diccionario están todas clasificadas en un listado único que incluye palabras, expresiones y términos muy a menudo con las siglas correspondientes con su traducción inglesa, que tienen una «relación próxima o tangencial con la Aeronáutica o la Astronáutica», según las propias palabras del autor.

Por la importancia de este diccionario, creemos que no deberá faltar en toda biblioteca de los profesionales de la aviación, tanto civil como militar, y a los aficionados de la aeronáutica o técnicas afines, como son las comunicaciones, electrónica, ingeniería, mecánica, informática, meteorología, etc. Aunque la unidad de la obra, sin embargo, no se ha completado con respecto al formato, al ser este segundo volumen un poco diferente del anterior, al haberse producido por distinta entidad editorial.

M. G. F.



FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: **Biblioteca Marítima Española**.—Editorial Palau & Dulcot. Barcelona, 1995; dos tomos, 671 y 801 págs.

Gran acierto de la editorial Palau & Dulcot al reeditar, en edición facsímil, la «Biblioteca Marítima Española», obra póstuma del capitán de navío don Martín Fernández de Navarrete, aumentada ahora «con cabeceras de página e índice alfabético». Publicada la primera edición el año 1851, siete años después del fallecimiento de su autor, «contiene exhaustivamente toda la bibliografía peninsular con su Lusitania, amén de la localización de multitud de manuscritos y documentación desde el siglo xv hasta mediados del pasado».

Al tomo I, precede una *portadilla*; *portada común de la Colección*; *datos editoriales*, *ISBN*, *depósitos* y *tirada*; *índice general*; *nota explicativa de la edición: tomos I-II y tomos III-IV*; *anteportada facsímil*; *portada facsímil de la edición de 1851*; *discurso preliminar de la edición de 1851*; *explicación de varias iniciales*, y, *Abdelrahman-Izahag*. En cuanto al tomo II, con parecida introducción.

Los tomos III y IV, «en elaboración», e incluso un tomo V, anuncia la Editorial. La obra, como vemos, es exhaustiva, completada con estos últimos tomos citados por don Agustín Palau Claveras, antiguo bibliotecario de la Biblioteca Central del Ministerio de Marina y profesor de la Universidad

Complutense, cuyo más ardiente deseo es el de ver pronto completo el libro, los cinco tomos. Que estos deseos se hagan pronto realidad, dada la importancia que la obra tiene dentro de nuestra bibliografía marítima.

F.



GÓMEZ RUIZ, M., y ALONSO JUANOLA, V.: **El Ejército de los Borbones.**—Servicio Histórico Militar. Madrid, 1995; 663 págs.

El Servicio Histórico Militar publica ahora este tomo IV, dedicado al reinado de Carlos IV (1788-1808), en el que, al igual que en los anteriores, editados lujosamente, estudia este reinado. Precedido de una *Introducción al tomo IV*, siguen diez capítulos, en los que estudia la «organización, uniformidad, formaciones y campamentos»; el vestuario, los «instrumentos de guerra»; escuelas y academias (enseñanza militar); los «mandos, empleos y divisas», la organización religiosa castrense, etc. Siguen cuatro *Apéndices*, referentes a «normas comunes, armamento, los regimientos suizos y Estado Militar del Ejército y Armada, de 1807», de los que es autor don Juan José Ordovás. Finalizando con unas *Tablas de equivalencias; Glosario; Fuentes Bibliográficas y documentales; Índices de láminas y planos, e Índice de uniformes.*

La obra, como vemos, es completa, ya que hace referencia a todo lo que comprendía al Ejército y la Armada de la época.

El libro, en su capítulo VI, lo dedica a la Armada: «Las Ordenanzas de 1793»; los diferentes Cuerpos de ésta, así como «El Almirante y el Consejo del Almirantazgo», «Inválidos» y «Banderas».

Muy interesante es esta serie de libros, siendo de gran utilidad no sólo para los investigadores del tema, sino también para el curioso y aficionado a él. Que pronto veamos el tomo V, que seguro estará tan bien escrito como los anteriores.

F.



VOLTES, Pedro: **Grandes mentiras de la Historia.**—Editorial Espasa Calpe, S. A. Madrid, 1995; 286 págs. 800 pesetas.

La Editorial Espasa Calpe, S. A., publica ahora, en su colección «Grandes de Bolsillo», este libro que reseñamos, del que es autor el historiador don Pedro Voltes; en él, estudia, y a su parecer demuestra, que muchos de los hechos a que se refiere la Historia son falsos, o al menos, han sido tergiversados.

Precedido de un *Prólogo*, se divide en cinco partes: *Floresta de falsedades*; *Ramillete de frases nunca pronunciadas*; *Hilván de frases tergiversadas*; *Ristra de vidas mal entendidas*, y *Guirnalda de hechos oscuros e inciertos*, con varios capítulos cada uno. Siguen una *Bibliografía* y un *Índice onomástico*. Razones de espacio obligan a sólo citar algunos, siendo todos muy interesantes, entre ellos:

Inglaterra espera que cada hombre cumplirá con su deber: como sabemos esta frase fue la consigna que Nelson envió por señales de banderas a sus subordinados, cuando la batalla de Trafalgar (21-X-1805); y dice Voltes que la frase «puesta en inglés dice en lenguaje común: “England expects that every man will do his duty”»; pero, al parecer, lo que quiso transmitir el almirante fue: “Nelson espera que cada hombre cumplirá con su deber”; si no se cumplió así fue simplemente porque no existía una bandera en el repertorio de señales que significase *Nelson* y se puso la que representaba la nación o la patria».

La indebida mala fama del capitán Bligh: la sublevación de la dotación de la *Bounty*, de la que era comandante, trasladada a novelas y películas, le han dado una fama de hombre cruel, avaro y vengativo, olvidándose de «sus altas dotes como navegante y como hombre de guerra», que unidas a otras circunstancias le hicieron llegar en su carrera al grado de almirante.

Atenuantes para la Armada llamada Invencible: llamada así, «mayormente por los enemigos y no por los españoles en su día..., puesto que ni Felipe II ni sus adictos tuvieron nunca la arrogancia ni el ciego optimismo de denominarla así. El rey la designaba usualmente por el nombre de la *Empresa*; se refiere aquí también a la «revisión actual de los mitos y tópicos que venían propagándose desde aquella misma fecha...», todo ha sido estudiado y aclarado con documentos.

Desdichas e ineptitudes norteamericanas en la guerra de 1898: «El resultado de la guerra fue tan castastrófico para España... que creó en ella una especie de aturdimiento, y a continuación un atropellado nerviosismo que pulsó los timbres más diversos y heterogéneos —procesar al almirante Montojo, emprender un cruce de recriminaciones entre políticos y periodistas, investigar lo que ya se sabía...; las presentes páginas están dedicadas al tema concreto —poco divulgado en España— de las equivocaciones y carencias de los norteamericanos en Cuba. No nos proponemos resaltar el sacrificio, el heroísmo, la abnegada disciplina de nuestras Fuerzas Armadas en aquella hora final... Dejando intangibles estas virtudes sacrosantas de nuestra Armada, es forzoso añadir el análisis del desastre, materiales poco usados que vienen a sugerir que también tuvieron su parte en la catástrofe múltiples confusiones y malentendidos fatales».

El libro, en su conjunto, es muy interesante y curioso, ilustrativo de muchos puntos de la Historia, en general poco o mal conocidos.

F.

LÁZARO ÁVILA, Carlos, y PÉREZ HERAS, Ángel: **La Aerostación Militar en España.**—Editado por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Defensa, 1995; 168 págs., 180 ilustraciones.

Tras una *Introducción* en la que el insigne aeronauta Jesús González Green hace gala de su erudición sobre los más remotos orígenes de la aeronáutica, a la par que de su elegante estilo literario, este interesante libro se abre en siete capítulos y tres apéndices, más la indispensable bibliografía, a lo que se añaden unas «fichas técnicas» de gran valor documental sobre la tan fecunda como poco divulgada Historia de la Aerostación en España. Desfilan por la obra, de cuidada edición y excelente encuadernación, desde los inicios de las ascensiones en globo, aún en las postrimerías del siglo XVIII, hasta los últimos dirigibles de nuestra Aeronáutica Naval; precisamente a ésta se dedica una parte importante del capítulo IV, de especial interés para nosotros.

Merece destacarse la abundante colección fotográfica que enriquece el volumen, un interesantísimo documento literal y gráfico de nuestra Historia Aeronáutica, que no podrá faltar en ninguna biblioteca especializada ni en la colección de todo aficionado a tan apasionante tema.

G. Y.



GAVILÁN RÍOS, Francisco: **Preparacion física del piloto de Aviación.**—Editado por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Defensa, 1995; 162 págs.

Si el ejercicio físico es algo cuya importancia viene resaltándose cada vez más para todas las personas de cualquier edad y profesión, más aún lo es en el caso del piloto, sometido a estrés y tensiones muy específicas, que hacen que su preparación física no sólo sea fundamental, sino que debe estar orientada precisamente en función de actividad tan determinante como la suya. Incluso hay diferencias entre los distintos tipos de pilotaje, ya que, por ejemplo, los pilotos de reactores están sometidos, entre otros esfuerzos, a grandes aceleraciones, mientras que los de helicópteros suelen sufrir principalmente de dolores de espalda debidos a su posición forzada durante tiempo prolongado. Por ello, este libro tiene especial interés y puede servir de base para la elaboración de programas de entrenamiento de personal de vuelo que, evidentemente, han de tener características propias, siendo unos ejercicios más aconsejables que otros, e incluso, de no estar debidamente organizados, podrían ser perjudiciales.

Una idea del interés de su contenido puede obtenerse de la simple enumeración de sus capítulos: *I. Efectos negativos del vuelo; II. Sistemas de entrenamiento; III. Ejemplos de actividades de entrenamiento físico; IV. Composición*

de un plan de entrenamiento físico; V. Plan de entrenamiento físico, y VI. Otros tipos de entrenamientos. Gran número de ilustraciones acompañan al texto como complemento indispensable para su mejor comprensión, con el resultado de un libro que, aunque de reducidas proporciones, puede ser de gran utilidad para nuestros pilotos.

T. T.

OTROS LIBROS RECIBIDOS

- VARIOS: **Analecta Malacitana**. Revista de la Sección de Filología de la Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Málaga. Vol. XVI, I. Málaga, 1993; 194 páginas.
- VARIOS: **Analecta Malacitana**. Revista de la Sección de Filología de la Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Málaga. Vol. XVI, II. Málaga, 1993; 221 páginas.
- VARIOS: **Bolletí de la Societat Arqueològica Llulliana**. N.º 848. Palma de Mallorca, 1994; 606 páginas.
- VARIOS: **XI y XII Jornadas CESEDEN-IDN de Lisboa**. Monografías del CESEDEN. Secretaría General Técnica. Ministerio de Defensa. Madrid, 1995; 282 páginas.
- VARIOS: **Evolución del conflicto de Bosnia**. Cuadernos de Estrategia, 73, Secretaría General Técnica. Ministerio de Defensa. Madrid, 1995; 136 páginas.
- VARIOS: **El entorno internacional de la Comunidad Iberoamericana**. Cuadernos de Estrategia, 74. Instituto Español de Estudios Estratégicos. Secretaría General Técnica. Ministerio de Defensa. Madrid, 1995; 213 páginas.
- VARIOS: **Gasto militar e industrialización**. Cuadernos de Estrategia, 75. Instituto Español de Estudios Estratégicos. Secretaría General Técnica. Ministerio de Defensa. Madrid, 1995; 52 páginas.
- VARIOS: **Estadística del ganado caballar y mular**. Año 1993. Secretaría General Técnica. Ministerio de Defensa. Madrid, 1995; 31 páginas.
- VARIOS: **Estadística de accidentes, suicidios y agresiones en las Fuerzas Armadas**. Año 1993. Secretaría General Técnica. Ministerio de Defensa. Madrid, 1995; 115 páginas.
- VARIOS: **Analecta Malacitana**. Revista de la Sección de Filología de la Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Málaga. Málaga. Índices vols. I-IX (1978-1992); 149 páginas.

F.

REVISTAS

TRIBUNA DE ASTRONOMÍA. Octubre 1995.

La forma de las galaxias es una de las piezas clave para comprender los procesos de la evolución a gran escala, desde el *Big Bang* hasta nuestros días. El autor del artículo titulado *Proporciones de las galaxias próximas*, Roberto Quevedo Montesdeoca, realiza un análisis resumido de las diferentes formas de las galaxias, observando sorprendentes similitudes en zonas apartadas del Universo y concluyendo que la estructura macroscópica de éste forma un

entramado armónico, a la vez inquietante y maravilloso. En *Un fuerte apretón de manos*, Francisco Centenera explica cómo después de veinte años vuelven a reunirse los programas espaciales de Estados Unidos y Rusia en la centésima misión tripulada de la NASA. *¿Por qué llegan los cometas?*, estudia las próximas apariciones de estos astros; *El nuevo Saturno* con imágenes actuales suministradas por el telescopio espacial Hubble; *Fotometría visual del asteroide Vesta en la posición de 1994*. Son otros trabajos de interés que podemos leer en este número, que se completa con las habituales secciones: *Noticias* (entre las que cabe destacar el descubrimiento de una enana marrón, bautizada Teide I, por investigadores del Instituto de Astrofísica de Canarias); *Cielo profundo*, en el que se trata de varias interesantes observaciones que el aficionado puede hacer sin instrumento alguno; *Estrellas dobles* se trata de dos parejas de esta clase de las constelaciones de Casiopea y Andrómeda; *Astronomía planetaria*, con las posiciones relativas de los planetas durante el mes de octubre; *Efemérides*, del 15 de octubre al 14 de noviembre; *El cielo en octubre*, *Heliofísica*, *El telescopio básico (II)* y *Cuenta atrás*.

G. Y.



CORREO POLAR. Núm. 2, enero-junio 1995.

En este segundo número de la revista, los aficionados a la filatelia pueden encontrar nuevos motivos de ilustración y solaz. Con motivo de la emisión de sellos dedicados a buques de época, uno de ellos con valor facial de 30 pesetas, con la imagen del navío *San Telmo*, perdido en 1819 en las antárticas islas Shetland del Sur, se relatan las circunstancias del viaje y su naufragio, así como la búsqueda actual del pecio en la isla Livingston, precisamente en la que se encuentra ubicada la Base Antártica «Juan Carlos I». Se ilustra el artículo con un sobre, entre cuyo matasellos figura el del «Proyecto San Telmo».

Otros trabajos, siempre dentro del carácter filatélico y temática polar de la revista, aluden al viaje antártico de la goleta *Idus de Marzo*, a la campaña geológica del BIO *Hespérides*, de marzo-abril de 1994, y a otras varias noticias y curiosidades filatélicas, con abundantes ilustraciones de sellos, sobres y matasellos.

G. Y.



OCEÁNOS. Editada por la Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses. Núm. 22, abril-junio 1995.

Bajo el título «Heranças de Neptuno» se dedica este número de la atrayente revista portuguesa a los más significativos museos navales del mundo. A lo largo de sus 118 páginas desfilan, por este orden, el Museu Naval e Oceanográfico de Brasil, el Museo Naval de Madrid, el Mariner's Museum de los Estados Unidos, el Musée de la Marine de París, el National Maritime Museum de Greenwich, el Museo Naval Central de San Petersburgo, el Museo Marítimo Nacional de Estocolmo y el Museu de Marinha de Lisboa, que se completa con una descripción de la pieza alegórica «Neptuno soportando una nao», pieza de gran valor artístico realizada en marfil, plata y zafiros.

Evidentemente, no se ha pretendido realizar un catálogo exhaustivo de todos los museos marítimos y navales del mundo, sino sólo exponer, con gran apoyo gráfico, representando algunas de sus piezas más notables, algunos de los más importantes, encomendando para ello su presentación a personalidades designadas por los propios museos, por lo que tales exposiciones no pueden ser más apropiadas; por otro lado, el gran formato y la calidad de impresión de la revista permiten dar una imagen fiel, con más de cien fotografías que muestran modelos, cuadros, instrumentos náuticos, cartografía, etc., muchas de ellas a página entera. Por lo que se refiere en concreto a nuestro Museo Naval, capítulo que tomó a su cargo su jefa de Investigación, Conservación y Exhibición, María Dolores Higuera, se hace una breve reseña de su trayectoria desde su fundación hasta la última remodelación, concluida el 20 de abril de 1994, describiéndose a grandes rasgos los criterios seguidos de exponer las piezas más significativas y valiosas, resaltando, asimismo, el esfuerzo que ha supuesto la informatización de su biblioteca, reproducción digital de su fondo cartográfico y el soporte en CD-Rom de la tercera parte de sus manuscritos, con lo que se enlaza el estudio de lo antiguo con los métodos más modernos de acceso a ese material. De modo equivalente se describen los demás museos, y hay que consignar que el paso de las páginas de esta edición de la magnífica revista es un auténtico recreo para el aficionado a estos temas.

G. Y.



NAVAL FORCES. Núm. IV, 1995.

En «Multipurpose Flat Deck Ships» se examina el papel de los buques anfíbios provistos de cubierta de vuelo ante la nueva doctrina naval norteamericana y las circunstancias mundiales en las que las operaciones de mantenimiento de la paz, las evacuaciones (operaciones NEO), o la ejecución de golpes de

mano parecen acrecentar la demanda de buques con capacidad de asalto anfíbio, de apoyo logístico buque-tierra añadidas a las usuales de patrulla, alerta temprana, antisubmarinas antibuque y de guerra de minas. Se estudian los existentes, ya desde hace treinta años, generalmente clasificados como portahelicópteros o portahelicópteros anfibios en diferentes países y los proyectos o anteproyectos existentes, entre ellos la adaptación a estas nuevas misiones de los LPH y LHD norteamericanos, el frustrado proyecto alemán MZW, el británico *Ocean*, el pequeño (8.900 toneladas) japonés, cuya entrada en servicio se prevé en 1998, la idea de la NUM (*Nuova Unitá Maggiore*) italiana, tan significativamente semejante a nuestro *Príncipe de Asturias*, el BIP (*Bâtiment d'Intervention Polyvalent*) francés, de apariencia más próxima a los *Invincible* británicos y el tailandés *Chakkrinareubet* que construye Bazán.

Este último, por cierto, se describe con mayor extensión y detalle en otro interesante artículo debido a Ángel Recamán y Carlos Merino, ambos ingenieros de la Empresa Nacional Bazán, a cargo del proyecto

T. T.



PROCEEDINGS. Septiembre 1993.

En «The Ski Jump is the Future» se trata de la capacidad de la cubierta en rampa no sólo para la utilización de aviones V/STOL, sino como complemento del sistema actual de catapultas, preconizando que en los grandes portaaviones deberían suprimirse dos de ellas para ser sustituidas por una cubierta de trampolín fija, que podría servir para el despegue del 75 por ciento de la unidad aérea embarcada, abandonando el sistema vigente de áreas separadas para toma y despegue, pero conservando dos catapultas para los lanzamientos más pesados. Además, la incorporación de minirrampas también a los extremos de estas dos catapultas reduciría su carga y aumentaría la seguridad de los lanzamientos. La idea, altamente innovadora, parte del principio de que no sólo han de adaptarse los aviones a los buques, sino también éstos a aquéllos para lograr la mayor eficacia del conjunto, y considera el momento actual, en el que parece apreciarse un cierto compás de espera en lo que se refiere a la introducción de conceptos radicalmente nuevos, como el más adecuado para la experimentación de nuevas ideas.

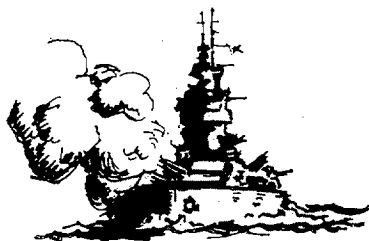
T. T.



**REVISTA DE PUBLICACIONES NAVALES. ARMADA ARGENTINA.
Segundo cuatrimestre, 1995.**

En el artículo titulado «¿Y las próximas guerras?», su autor, el capitán de navío Jorge Luis Colombo, comienza afirmando que difícilmente alguien puede estar seguro de que las contiendas del siglo XXI vayan a tener el mismo eje este-oeste que las anteriores de este siglo que termina; por el contrario, parece que la tendencia global cambiaría en dirección norte-sur. Sucesivamente se pregunta si, en tal contexto, la próxima guerra tendría algo que ver con la OTAN, cuáles serían las ventajas para la Argentina de participar en una organización como la Alianza Atlántica y si hoy sería rentable la propia Alianza, desaparecida la guerra fría, dentro de un nuevo orden internacional. Por estos derroteros, continúa opinando que más bien parece que sería el Consejo de Seguridad de la ONU quien asumiendo nuevas, aunque discutidas, funciones, tomaría a su cargo la gestión de las crisis y de los conflictos de baja y media intensidad. Las tremendas disparidades socioeconómicas y la desmedida competencia por el prestigio internacional conforman, con todo, un cuadro de amenaza tangible para la seguridad de las naciones. En opinión del autor, tres de los hechos más significativos de la historia reciente, relacionados con la paz, no han sido valorados ni interpretados adecuadamente: ni la guerra fría tuvo nada de fría, ni el comunismo está muerto, ni la guerra del Golfo es un modelo de contienda librada casi a la perfección. Afirma que «Nos estamos estructurando para enfrentar futuros conflictos sin saber en realidad qué queremos, simplemente porque nos encontramos inmersos en la misma transición permanente que afecta a los países centrales, que tampoco saben con certeza qué hacer», para concluir irónicamente: «Aunque parece ser que algo saben los Estados Unidos, donde creen haber encontrado indicios firmes sobre la próxima contienda a ser librada, al menos por los latinos. El Norte le asignó al Sur, con exclusividad, la hipótesis de conflicto (con perdón de la palabra) de la guerra contra la droga. Es notable, pero en América del Norte se siguen equivocando».

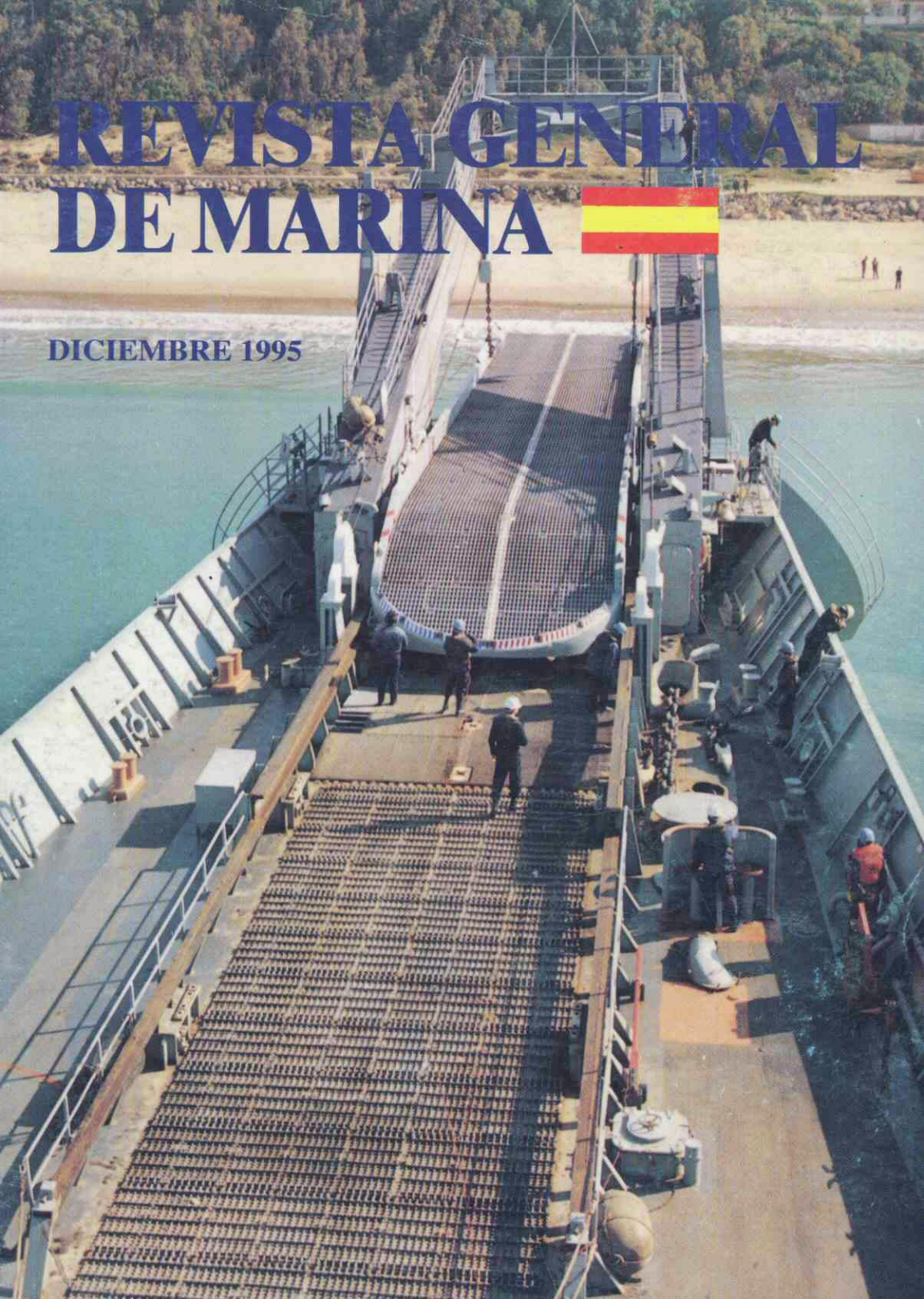
T. T.



REVISTA GENERAL DE MARINA



DICIEMBRE 1995



REVISTA
GENERAL
DE
MARINA

EDITORIAL 663

TEMAS GENERALES

- Vicealmirante Miguel Molinero Fernández**
EL ESTADO DEL BIENESTAR Y LA DEFENSA NACIONAL 665
- Coronel Auditor José Cervera Pery**
EL DERECHO DEL MAR Y SU GLOSARIO (II) 671

FUNDADA EN 1877
AÑO 1995
DICIEMBRE
TOMO 229

TEMAS PROFESIONALES

- Capitán de Navío Francisco Obrador Serra**
PODER NAVAL ESTADOUNIDENSE 677
- Capitán de Corbeta Francisco Arenas Vicens**
EL FACTOR HUMANO EN LOS ACCIDENTES DE AVIACIÓN MILITAR 691
- Capitán de Infantería de Marina Rafael Roldán Tudela**
LA DEFENSA CONTRACARRO EN LA GUERRA ANFIBIA 697
- Teniente Médico Salvador Enrique Sánchez**
EPIDEMIA DE GRIPE EN EL MAR ADRIÁTICO 707

HISTORIAS DE LA MAR

- Coronel de Infantería de Marina José Fernández Gaytán**
DON MANUEL MONTES DE OCA, MARINO Y POLÍTICO 713

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.
Télf. 379 51 07

EDITORIAL



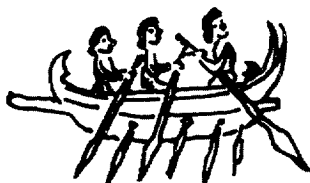
CUERDO de paz en Bosnia. Parece cerrarse así una larga y sangrienta guerra, iniciada el 6 de abril de 1992, simultáneamente con el reconocimiento de la independencia de Bosnia por la Unión Europea. Una guerra que ha causado un cuarto de millón de muertos y dos millones de personas desplazadas, además de una destrucción material aún difícil de evaluar; muchos de estos refugiados, dispersos por distintos

países —entre ellos, el nuestro—, a veces miembros de las mismas familias, distanciados en diversas naciones, quizá no regresen jamás para encontrar sus hogares saqueados y en ruinas y, lo que es peor, con la cosecha de una siembra de odios que ha durado casi cuatro años. La escasa solidaridad europea y la falta de cohesión para adoptar resoluciones enérgicas desde un principio han propiciado que sean los Estados Unidos, a la postre, consolidando su indiscutible liderazgo mundial, quienes finalmente hayan tomado las riendas del asunto; aunque tras largas vacilaciones, tal vez por considerar el conflicto demasiado alejado de sus intereses, y así, con los tres dirigentes yugoslavos poco menos que secuestrados en una base aérea muy dentro del territorio norteamericano, conminados a no salir de allí hasta llegar a un acuerdo, se ha alcanzado uno, de difícil aplicación, que sólo podrá hacerse efectivo respaldado por la fuerza de la OTAN, que recibe así el espaldarazo de potencia militar efectiva. Se desmiente así la opinión de que sólo podría llegarse a una solución por la vía diplomática sin la presión de la fuerza; se confirma, por el contrario, que, en palabras de Federico el Grande, «la diplomacia sin armas es como una orquesta sin instrumentos».

En nuestra REVISTA hemos tratado en repetidas ocasiones de este conflicto y especialmente de la participación de nuestras fuerzas —con mayor detalle de las navales, como es natural— en las operaciones de paz, encuadradas en las diversas organizaciones internacionales. Especialmente, desde que la fragata *Andalucía* se incorporó por primera vez el 4 de octubre de 1992 formando parte de la Agrupación WEUCONMARFOR para el control del embargo en las aguas adriáticas, nuestra presencia allí ha sido constante y la estadística de sus resultados la reflejamos en un estadillo en la sección *Noticario*, de modo que el lector esté bien informado de ella y en el futuro pueda servir de importante referencia. En conjunto, han tomado parte en estas operaciones la totalidad de nuestras fragatas, dos submarinos, cinco buques anfibios, un petrolero de flota e, incluso, durante un breve período, el portaaviones *Príncipe de Asturias*, es decir, la mayor parte de nuestra Flota, lo que ha supuesto un considerable esfuerzo para la Armada que, en opinión expresada por uno de nuestros colaboradores en uno de los artículos a que nos hemos referido, excede a la media de los países de la UEO, a pesar de encontrarnos constreñidos por crecientes limitaciones presupuestarias.

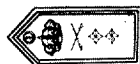
Sólo raramente los medios de difusión al alcance más directo del gran público han recogido algún aspecto de esta labor constante, callada, eficaz, pero poco espectacular las más de las veces, que desempeñan nuestros hombres y mujeres en estas operaciones. No nos gusta la palabra «propaganda» por las connotaciones de manipulación interesada de la opinión que implica, ni la de «publicidad», por su regusto comercial; tampoco es elegante anunciarse a bombo y platillo en puro ejercicio de autocomplacencia narcisista, pero el público es también el contribuyente y todo eso se hace con su dinero: creemos que debería saber algo más. Una mayor información quizá pudiera ayudar a disipar ciertas corrientes de opinión, que éstas sí logran amplia difusión, sobre la inutilidad del esfuerzo militar y convencer a algunos de que, como decía hace un año un periódico, «el primer buen negocio de una nación reside en su propia seguridad». Seguridad que no puede concebirse aisladamente y cuyas bases pueden encontrarse en zonas no tan alejadas como superficialmente podría creerse.

Nuestra presencia en aquella zona no ha terminado y, aunque el acuerdo prevé el levantamiento del embargo de armas por el Consejo de Seguridad, esto tendrá que hacerse de manera progresiva y escalonada; por otro lado, el contingente previsto de tropas de la OTAN, cuya permanencia en la península balcánica variará en el tiempo según evolucione la situación, tendrá que contar con el necesario apoyo aéreo y naval. Nuestra gente seguirá cumpliendo como siempre y nosotros mantendremos informados a nuestros lectores.



EL ESTADO DEL BIENESTAR Y LA DEFENSA NACIONAL

Miguel MOLINERO FERNÁNDEZ



SEGUNDA, calidad de vida y un trabajo digno para procurarse el sustento, el acomodo y la realización personal son los bienes esenciales del ser humano; pero la seguridad es la situación en que se sustenta su bienestar, pues éste consiste no sólo en poseer bienes, sino poderlos disfrutar, y esto no es posible mientras el riesgo permanente de perderlos le inquiete el ánimo y perturbe su paz. El estado del bienestar al que aspira la sociedad moderna es, en esencia, un estado que asegure a todos los ciudadanos el mayor disfrute posible de sus bienes percederos, a cubierto de los riesgos que les inquietan.

Es indudable que cuando la seguridad constituye una responsabilidad pública asumida por el Estado y no es sólo un bien privado, que pueden disfrutar quienes tienen recursos para mantenerse a cubierto de los riesgos que inquietan a todo ciudadano, el bienestar se generaliza y adquiere una dimensión social. Pero también parece probarse que, cuando los ciudadanos se sienten protegidos y la sociedad alcanza un estado de bienestar que propicia su comodidad y holganza, se relajan los hábitos de precaución y tiende a atrofiarse el instinto defensivo, lo que puede condicionar la disposición individual y colectiva de una sociedad para afrontar los problemas de la defensa nacional.

La muerte, la enfermedad, el desempleo, la jubilación y la vejez son riesgos «naturales» del inseguro curso de la vida humana. En la medida que un sistema público de prestaciones sanitarias, asistenciales y económicas garantiza la «seguridad social» de los ciudadanos, defendiéndoles de sus padecimientos y protegiéndoles en su infortunio personal o familiar, aumenta su propensión a conformarse con una «seguridad tutelada» y a preocuparse menos de asegurar, por sí mismos, su propio porvenir.

La criminalidad, la delincuencia o las alteraciones del orden y la convivencia son riesgos «normales» de la inestable armonía interna de la propia sociedad, y cada una basa su «seguridad ciudadana» en la eficacia del sistema legal y de autoridad que el Estado le impone o que democráticamente elige, para mantener el siempre difícil equilibrio entre el orden público y las libertades individuales. En la medida que ese sistema se decanta en favor de mayores

cotas de libertad para «todos» y contrario a un orden basado en la represión, la sociedad se vuelve más tolerante con quienes perturban su paz y su convivencia. En la medida que ese sistema proscribiera la violencia como forma legal de sancionar el delito e incluso como recurso lícito de la autoridad para defender la convivencia, los ciudadanos —no así los malhechores— se sienten deslegitimados para usarla frente a la agresión, se cohiben de actuar en defensa propia y, más aún, se inhiben de defender a los demás en trance de estos riesgos, por temor a comprometerse.

Los incendios, las inundaciones y los siniestros son riesgos «accidentales» del azaroso curso de fenómenos naturales o de conductas imprudentes. En la medida que los servicios públicos se ocupan de mejorar la seguridad para evitar estos riesgos y garantizar la «protección civil» para paliar sus consecuencias, parece aumentar la despreocupación de los ciudadanos por su prevención y precaución, y no bastan la gran profusión de normas de seguridad, de señales que advierten de todo peligro y de avisos que recomiendan prudencia para disminuir su incidencia. En la medida que el Estado sufraga con ayudas y subvenciones públicas la recuperación de los sectores afectados por situaciones de catástrofe o de crisis, que afectan a la estabilidad económica, productiva o laboral, la sociedad parece poner menos empeño en defender a ultranza aquellos bienes cuya pérdida puede compensarse con dinero, ese bien hoy tanpreciado, que se está imponiendo como «sucedáneo» de la seguridad.

Seguridad es la situación del que está libre y exento de un riesgo o a cubierto de la contingencia de sufrir un daño, siendo así que sólo «está seguro» aquel que por su propia condición es inmune o por su defensa y protección resulta invulnerable. Quien ignora el riesgo, confía sin razón en su fortaleza o se conforma con paliativos que no lo evitan y sólo reducen sus consecuencias. Aunque se «siente seguro», en realidad está despreocupado por su seguridad.

Resulta natural que una sociedad asentada en el estado del bienestar sea pacífica e incluso abogue por el pacifismo. Habituada a conformarse con una seguridad tutelada, a inhibirse de toda reacción defensiva evitando comprometerse y a paliativos económicos como remedio para resarcirse de los daños, prefiere ignorar los riesgos que puedan perturbar su paz y su bienestar. Pero, si frente a los riesgos «internos» los ciudadanos pueden aspirar a sentirse protegidos por el Estado, aunque deberían confiar más en su propia capacidad y esfuerzo, la seguridad nacional frente a los riesgos «exteriores» sólo debe confiarse a la capacidad y esfuerzo de la propia sociedad, aunque pudiera aspirar a que la negociación baste para dirimir las diferencias, la mediación de los organismos internacionales para resolver las crisis, la política de alianzas para evitar los conflictos y, en último término, las ayudas comunitarias para compensar los perjuicios.

La comunidad internacional se afana, y no siempre con éxito, en defender la paz y proteger los derechos humanos frente a los riesgos de guerra y otras formas de genocidio; pero, aunque propugne acuerdos sobre limitación y con-

trol de armamentos, está lejos de conseguir un desarme mundial que inmunice a la Humanidad del riesgo de más guerras. Esto seguirá siendo una utopía mientras el odio, la ambición y el ansia de poder y dominio sean el más peligroso e incontrolado arsenal de armas que guarda el corazón del hombre y moviliza la conciencia de los pueblos.

La guerra, en sus diversas formas, continúa siendo, por desgracia, el último recurso para dirimir conflictos de intereses, sean de índole económica, territorial o de soberanía, que afectan a la prosperidad, integridad o independencia de las naciones. Y, aunque normalmente puede evitarse mediante la negociación de mutuas concesiones y siempre se puede eludir haciendo renuncia del propio interés en favor del oponente, resulta probado que sólo puede obviarse sin detrimento cuando la propia fortaleza pesa en la negociación y hace desistir a otros de llegar a ese recurso extremo para alcanzar sus pretensiones.

La seguridad presupone admitir la existencia de un riesgo para precaverse de él, sea por temor a sufrir daño o por interés de preservar un bien. Cuando prevalece el temor, la seguridad se orienta a buscar protección y, en el límite, se torna pusilanimidad o cobardía para no asumir siquiera el riesgo de defenderse. Si priva el apego al propio bien, la seguridad se asienta en la voluntad de defensa que, llevada al extremo, llega a ser temeridad para conservarlo a toda costa con desprecio del riesgo. En un justo término medio, la seguridad del resuelto y prudente consiste en dotarse de la fortaleza moral y material requerida para no temer el riesgo, y estar en disposición permanente de afrontarlo con menos daño que el que supondría perder el bien que ha de preservar.

La paz es el bien máximo y la guerra el peor de los males para una sociedad asentada en el estado del bienestar. Para los pueblos que no tienen asegurados los bienes esenciales y un mínimo bienestar, la paz es un bien relativo, y la guerra, a veces, el mal menor. Renunciar «por principio» a la guerra es la postura en favor de la paz que pueden permitirse las naciones cuando ya no necesitan de ella para conquistar su bienestar, pero tienen la fortaleza necesaria para defenderlo. Renunciar a la guerra «por debilidad» no favorece la paz, sólo permite conservarla a costa de hacer una continua cesión de los intereses básicos en que se sustenta la prosperidad de una nación, lo que la aboca más pronto o más tarde a perderla o a tener que afrontar, en peores condiciones, el riesgo de guerra cuando haya de defender, en último término, su mínimo bienestar.

Puede parecer de lo dicho que el estado del bienestar es incompatible con la seguridad y la defensa nacional, cuando la realidad es muy otra: el bienestar propicia la atonía defensiva de una sociedad, pero no la justifica, antes bien, puede y debe ser el más poderoso estímulo de su voluntad de defensa. Las grandes potencias lo son, precisamente, por su voluntad de defender a toda costa una prosperidad y nivel de vida que son consecuentes con su fortaleza moral y material; pero esa consecuencia sólo se da cuando la prosperidad de una nación se asienta en la fortaleza moral de su sociedad, y el nivel de vida de una sociedad

se corresponde con la fortaleza material de su nación. Si no es así, el bienestar, más que servir de estímulo, puede llegar a anular la voluntad de defensa.

La fortaleza moral de una nación es fruto de la fe colectiva de un pueblo en su común identidad nacional, de su acendrado amor a la Patria y del denodado afán de todas sus generaciones por conservar y acrecer el patrimonio común. Un pueblo que ponga en duda su identidad nacional, o una sociedad en la que el sentido del patrimonio no esté firmemente arraigado, difícilmente podrá tener voluntad de defender la nación en que no cree y la Patria que no ama. Una generación, cuyo máximo afán sea procurarse el máximo bienestar posible, difícilmente podrá esforzarse por enriquecer y defender su patrimonio para no hipotecar el bienestar y la paz de las futuras.

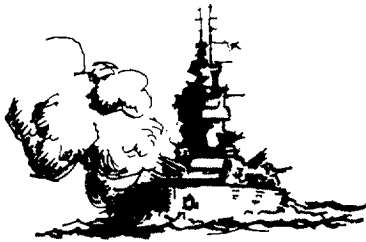
La fortaleza material de una nación estriba en su potencial de recursos, económicos, industriales, de influencia cultural, política o de cualquier otra índole, que hacen valer su posición en el concierto internacional. El potencial militar es uno más de esos recursos, complementario de todos ellos, y más necesario cuanto menores son los demás, para defender la posición que una nación quiere mantener en ese concierto.

El estado de las Fuerzas Armadas, componente básico de la defensa nacional, es un exponente de la voluntad de defensa, más significativo cuanto menos recursos tiene una nación para garantizar su seguridad por otros medios. Cuando la voluntad de defensa es débil, la nación regatea esfuerzos para dotar a sus Fuerzas Armadas y no puede asumir el riesgo de emplearlas cuando es menester para proteger sus intereses. Si la nación no tiene voluntad de defenderse con las armas y sus Fuerzas Armadas llegan a ser inoperantes por falta de medios para cumplir su misión, la defensa nacional deviene en mera estructura burocrática, y los Ejércitos en una carga que la sociedad considera antieconómico sostener.

Quizá la idea inexacta de que defensa nacional es sinónimo de defensa militar y que la seguridad nacional sólo consiste en defender el ámbito territorial de la nación, induce a la sociedad a olvidarse de sus Fuerzas Armadas mientras no las necesita para defender sus fronteras y a no contar con ellas para respaldar sus intereses fuera de éstas. Cuando la sociedad no se siente amenazada «desde» el exterior, y las fronteras terrestres, tras siglos de convulsiones y guerras, son relativamente estables y seguras, cabe «justificar» que preste poca atención a sus Fuerzas Armadas. Pero, ¿cómo justificar que no merezca mayor atención nuestra Armada, cuando es patente la creciente inquietud que ocasiona la inseguridad de nuestros intereses pesqueros «en» el exterior, y la mar, que siempre fue un ámbito abierto a la comunicación, al comercio y relativamente libre para la explotación de sus recursos, tiene hoy fronteras, cada vez más conflictivas, que fuerzan al repliegue de nuestros caladeros tradicionales? El hecho de que una gran potencia pesquera, como es España, esté en trance de dejar de serlo, ¿no es acaso motivo suficiente para preocuparnos por nuestra defensa nacional?

Tal vez sería buena ocasión para aprovechar esa inquietud pública por los problemas actuales de nuestro sector pesquero, y para advertir que la pesca es sólo un exponente de la condición marítima de España y que su inseguridad no es más que el resultado de la falta de conciencia en nuestra Nación de que la mar nos condiciona, como nos condicionó siempre, y no sólo como fuente de recursos, sino como nexo de unión del territorio insular o ultramarino y cauce del vital comercio exterior que sustenta nuestro tráfico marítimo.

Tampoco estaría de más avivar la memoria colectiva de nuestro pueblo sobre el hecho de que, por falta de conciencia marítima, nuestra Armada dejó de tener el rango que correspondía a los intereses que España hubo de defender en la mar en cada momento, y que el declinar de nuestro poder naval precedió, paso a paso, a la decadencia de la nación y de su vasto patrimonio ultramarino. La endémica precariedad de recursos asignados para mantener ese poder y defender los intereses nacionales en ultramar fue causa, antes que consecuencia, de las penurias económicas de nuestro erario público.



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.

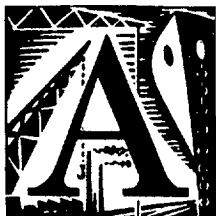
EL DERECHO DEL MAR Y SU GLOSARIO (II)

(Aproximación terminológica al Convenio de Jamaica)

José CERVERA PERY



Archipiélago



UNQUE ya se ha hecho mención al concepto de aguas archipelágicas, el de archipiélago puede entenderse como la parte de mar poblada de islas o simplemente el conjunto de dichas islas. Sin embargo, desde el punto de vista del Derecho del Mar el significado de este término es más complejo, entendiéndose por archipiélago un grupo de islas, incluidas parte de las mismas, así como las aguas que las comunican, y otras características naturales, todo lo cual está tan directamente relacionado que el conjunto integrado por islas, aguas y otras características forman una entidad geográfica, económica y política intrínseca que históricamente ha sido considerada como tal. Esta definición es la que aparece en el artículo 46, párrafo B, del Convenio de Jamaica.

En consecuencia, por estado archipelágico deberá entenderse el que está formado por uno o varios archipiélagos, pudiendo incluir otras islas.

El término puede ser equívoco, por lo que hay que tener mucho cuidado con él. Para el Convenio de Ginebra de 1958 y para el derecho consuetudinario anterior, el concepto de estado archipelágico o el de archipiélago no existe jurídicamente. Sin embargo, la continua y perseverante acción diplomática por parte de algunos Estados muy afectados por el tema, como Indonesia y Filipinas, a los que más tarde se unieron las islas Fiji, dieron como resultado que en la última Conferencia del Mar se plantease el problema frontalmente, aunándose esfuerzos para la consecución de un régimen completamente nuevo en el marco de las leyes internacionales. La proposición básica se fundó, como decimos, en que un archipiélago forma con todas sus aguas y tierras una sola entidad y que tiene un valor económico extraordinario para sus habitantes. Por ello, las líneas de base de los archipiélagos deben ser trazadas uniendo los puntos más alejados de las islas más alejadas, y todas las zonas marítimas deben medirse desde dichas líneas de base en lugar de cada isla particular.

Los principales oponentes a este concepto fueron las potencias marítimas, para las cuales el paso entre las islas de un archipiélago tiene la misma categoría que el paso a través de los estrechos. Desde que cedieron en sus pretensiones, su objetivo fue minimizar su campo de aplicación. Específicamente, aunque no preocupados excesivamente con las zonas económicas ampliadas que resultan de la aplicación del nuevo régimen, negociaron para que se aplicasen a los menos archipiélagos posibles y para que les fuera permitida al máximo la utilización del espacio marítimo dentro de dichos archipiélagos. (En su propia terminología se estudiará la diferencia entre los Estados archipelágicos y los archipiélagos de un Estado).

Área internacional

Este término, que en líneas generales se entiende como la zona de los fondos marinos y oceánicos situados fuera de la jurisdicción nacional, ha sido superado por la zona internacional de fondos marinos, cuyo análisis se abordará cuando corresponda.

Autoridad internacional

La Autoridad Internacional de los Fondos Marinos es una de las creaciones más revolucionarias del nuevo derecho del espacio oceánico, y cuya misión esencial es la de la regulación y supervisión de la explotación y la distribución de los beneficios que de tal explotación se obtengan. Pero aunque el establecimiento de ese organismo fue generalmente aceptado, hubo una fuerte polarización de opiniones en cuanto al sistema a seguir para el ejercicio de estas actividades.

El establecimiento de la Autoridad, la composición de sus órganos, así como sus facultades y funciones, fueron temas que suscitaron acalorados debates en el seno de la primera comisión —que fue la que se ocupó sustancialmente del tratamiento de estos temas—, desde que se iniciaron los trabajos de la Conferencia del Mar hasta su término, con la implantación del Convenio de Jamaica, que contiene numerosos artículos referidos a la Autoridad (del 154 al 192), todos de complicada aplicación.

Siguiendo el modelo de las principales organizaciones internacionales, la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos cuenta como órganos principales con la Asamblea, el Consejo y la Secretaría. Asimismo, la Autoridad cuenta con un órgano que le da su propia fisonomía, que es la empresa, y a través de la cual habrán de canalizarse las actividades en la zona. Evidentemente, y para el caso de una aplicación real del convenio, podrán establecerse —y la Comisión Preparatoria de la Autoridad se ocupó de ello— los órganos subsidiarios que se consideren pertinentes.

La Asamblea está integrada por todos los Estados miembros de la convención, que de ese modo se convierten en miembros de la Autoridad *ipso facto*. La Asamblea como tal órgano supremo de la Autoridad está autorizada para establecer la política general que deberá seguirse respecto de cualquier cuestión o asunto comprendido dentro del marco de su competencia. En cuanto a sus decisiones, las de procedimiento se toman por mayoría de los miembros presentes y votantes, pero las cuestiones de fondo necesitan la mayoría de dos tercios de los mismos miembros, siempre que comprenda la mayoría de los miembros que participen en el período de sesiones, aunque se establece al respecto una fase de aplazamiento.

La composición del consejo —como órgano ejecutivo de la Autoridad— fue también objeto de encontradas polémicas, ya que las posiciones de los Estados industrializados y las del Grupo de los 77 eran claramente antagónicas. Estos últimos propugnaban que el consejo estuviese formado por países según el principio de la representación geográfica equitativa, y que las decisiones se adoptasen por mayoría de dos tercios, pero los Estados industrializados, temerosos de una mayoría de votos favorable a los 77, trataron de introducir y proteger sus intereses con alguna clase de voto ponderado o privilegiado. Hubo que pactar una fórmula ecléctica, mediante la cual el consejo se compone de 36 miembros elegidos por la Asamblea, de los cuales 18 responden al concepto de intereses especiales y otros 18 a la representación geográfica equitativa.

De acuerdo con el convenio, el Consejo está facultado para establecer la política concreta que deberá seguir la Autoridad en relación con las cuestiones y asuntos de su competencia, tales como la adopción de su reglamento, la concertación de acuerdos con las Naciones Unidas, el examen de los informes de la empresa, el control de actividades de la zona, la adopción de las medidas necesarias para la protección contra los efectos económicos que resulten desfavorables en cuanto a la explotación de recursos de dicha zona, y la presentación a la Asamblea del presupuesto de la Autoridad. El Consejo cuenta también con órganos de apoyo, como una comisión de planificación económica, una comisión técnica y otra de normas y reglamentos.

La Secretaría —el órgano burocrático de la autoridad— se compone de un secretario general y del personal que dicha Autoridad requiera. El secretario general será nombrado por la Asamblea a recomendación del Consejo y es el más alto funcionario administrativo de la Autoridad. Sus funciones están definidas en los artículos 166 al 168 del convenio.

El establecimiento de la sede de la Autoridad ha sido fijado en Jamaica, aunque hubo también otros candidatos que lucharon por ella como, Malta y Fiji, pero el hecho que fuese solicitada por un país en el que tuvo lugar la firma del convenio fue un argumento de peso para la elección. Naturalmente, la Autoridad puede establecer las oficinas o centros regionales que considere necesarios para el desempeño de sus funciones, y que habrán de diversificarse una vez que el convenio tenga plena aplicación.

Bahías

Las bahías ofrecen de entrada algunas imprecisiones en sentido terminológico, ya que a veces se aplican a grandes extensiones de mar como equivalente al golfo, y otras se refieren a extensiones limitadas o restringidas, siendo ésta la posición española. Jurídicamente, la bahía representa una abertura o entrada del mar en la costa, de dimensiones pequeñas. Su régimen jurídico ofrece gran variedad y ha sido uno de los puntos que ha presentado serias dificultades para llegar a un acuerdo unificador.

La Conferencia de la Sociedad de Naciones de 1930 adoptó una significación concreta, diciendo que son bahías «las aberturas en una misma tierra, bien se trate de un continente o de una isla, no considerándose como tales cuando son entre dos continentes, entre un continente y una isla, o entre dos islas».

El Convenio de Ginebra de 1958 define a la bahía «como toda escotadura bien determinada, cuya penetración tierra adentro en relación con la anchura de su boca es tal que contiene aguas cercadas por la costa y constituye algo más que una simple inflexión de la costa. La escotadura no se considerará, sin embargo, como una bahía si su superficie no es igual o superior a la de un semicírculo que tenga por diámetro la boca de dicha escotadura».

Tal definición —contenida en el artículo 7.º del citado convenio— se refiere únicamente a las bahías cuyas costas pertenecen a un solo Estado y, para los efectos de su medición, «la superficie de una escotadura y la línea que una las líneas de bajamar de sus puntos naturales de entrada». Cuando debido a la existencia de islas una escotadura tenga más de una entrada, el semicírculo se trazará tomando como diámetro la suma de las líneas que cierran todas las entradas. La superficie de las islas situadas dentro de la escotadura quedará comprendida en la superficie total de ésta, como si formara parte de ella.

Sigue diciendo también el convenio que «si la distancia entre la línea de bajamar de los puntos naturales de entrada de una bahía no excede de 24 millas se podrá trazar una línea de demarcación entre las dos fajas de la bajamar y las aguas que queden encerradas serán consideradas como aguas interiores. Cuando, por el contrario, la distancia entre las citadas fajas de bajamar de los puntos naturales de una bahía exceda de 24 millas, se podrá trazar dentro de la bahía una línea de base recta de esa distancia, de manera que encierre la mayor superficie de agua que sea posible encerrar con una línea de esa longitud».

La cuestión de las bahías no cabe duda que sigue siendo problemática, pero bien puede comprobarse sintomáticamente que la anchura de su abertura, considerada desde 1910 —tras una sentencia del Tribunal Permanente de La Haya— como de diez millas, ha aumentado considerablemente hasta esas 24 millas, que son el doble de las reguladas por el Convenio de Jamaica para la fijación de la extensión del mar territorial. Dicho convenio conserva íntegramente, en su artículo 10, el texto íntegro del ginebrino, haciendo referen-

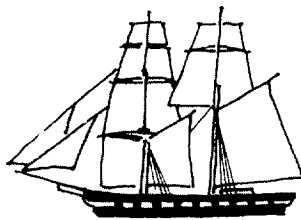
cia, naturalmente, a que el artículo se aplica tan sólo a las bahías cuyas costas pertenecen a un solo Estado, y que no serán extensivas las disposiciones a las bahías históricas.

Bahías históricas

Las llamadas bahías históricas constituyen un régimen de excepción a las disposiciones generales que en materia de bahías ha establecido el derecho del espacio oceánico. Pueden entenderse aquéllas que un Estado considera que se encuentran bajo su soberanía exclusiva, fundado en razones históricas, ya sea a causa de un uso continuado, indiscutible y secular, o bien como base en un acto simbólico, relativamente antiguo, que no ha sido disputado. Desde el punto de vista jurídico, las bahías históricas se encuentran sometidas al régimen de las aguas interiores.

Los ejemplos de bahías históricas son muy numerosos y pueden citarse, entre ellos, la bahía de Cancale o de Granville, en Francia; el canal de Bristol, en Gran Bretaña; la bahía de Hudson y las bahías de Chesapeake y Delaware, en Estados Unidos.

(Continuará).



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.).

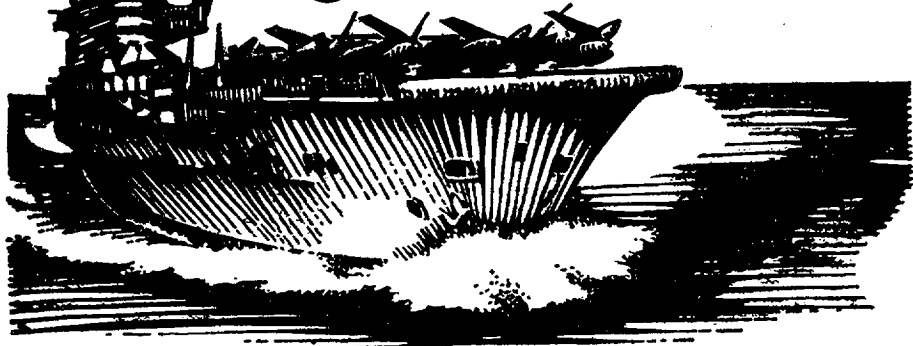
Las fotografías, gráficos y, en general, ilustraciones deberán acompañarse del pie o título, e indicarse el lugar del texto donde deban figurar. Si son muchas, se indicará su orden de preferencia para el caso de que no puedan publicarse todas. En todo caso deberá citarse su procedencia, si no son del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

TEMAS PROFESIONALES



PODER NAVAL ESTADOUNIDENSE

(Situación planteada en el Pacífico y su solución)

Introducción



ESTE trabajo expone y analiza la situación planteada en el Pacífico al poder naval de Estados Unidos por los términos del Tratado de Versalles y la concesión, por la Sociedad de Naciones, del Mandato de las posesiones insulares alemanas en el Pacífico occidental al gobierno japonés, y el compromiso contraído por el gobierno de Estados Unidos en el Tratado de Washington de mantener el *statu quo* relativo a fortificaciones y bases navales, a cambio de que el de Japón aceptara la desaparición de su alianza con Gran Bretaña y la proporción tres a cinco en el tonelaje de acorazados.

La literatura disponible ha permitido exponer una idea clara de lo que supusieron para el poder bélico estadounidense y, en especial, para su poder naval las posesiones adquiridas en el Pacífico occidental (Filipinas, etc.), y la carencia de bases navales avanzadas para ejecutar una estrategia bélica en escenarios ultramarinos tan lejanos.

El trabajo expone y analiza la evolución de la función y misión de la Infantería de Marina de Estados Unidos, desde las que tenía asignadas al final

de la guerra con España, en la que ocuparon las posesiones insulares españolas en el Pacífico occidental, hasta el 7 de diciembre de 1941, y finaliza con unas conclusiones.

Marco de referencia

El poder naval es la integración y combinación armónica de múltiples factores espirituales y materiales.

Los factores materiales principales son las unidades navales y las bases que permitan elaborar, apoyar y ejecutar un modo eficaz de emplear (estrategia) el poder bélico disponible.

Un poder naval constituido por una integración y combinación inarmónica de unidades navales y bases de apoyo, como el de Estados Unidos a partir de la ocupación de las islas Filipinas, necesita para poder ser utilizado eficazmente armonizar, como sea, estos factores.

Fuerza permanente de bases avanzadas

La preocupación de la Armada y de la Infantería de Marina por los problemas que planteaban los desembarcos en costas hostiles de tropas transportadas en buques es anterior a los Tratados de Versalles y Washington.

Los oficiales responsables de elaborar los planes de guerra se centraron, al terminar la guerra con España, en resolver el problema de capturar y ocupar bases navales avanzadas para ser empleadas por la flota en aguas lejanas.

La función y misiones de la Infantería de Marina se habían limitado hasta entonces (excepto en guerra) a suministrar destacamentos a ciertas unidades navales, y proporcionar personal para guardias en arsenales.

La victoria en la guerra contra España no ocultó el hecho de que la flota era incapaz de actividades sostenidas en aguas próximas, como las del Caribe, y la proyección del poder bélico que pudiera necesitarse en aguas tan lejanas como las del Pacífico occidental agravó el problema de carencia de bases navales avanzadas; se carecía de las suficientes para elaborar un modo de emplear eficazmente el poder naval disponible (estrategia naval).

La Junta General de la Armada decidió constituir una Fuerza Permanente de Bases Avanzadas. Las unidades navales propulsadas a vapor estaban, por entonces, limitadas a operar cerca de sus bases, por su autonomía, y al ser impracticable mantener bases navales permanentes en todas las regiones donde la flota tuviera que desarrollar actividades bélicas, era necesario capturar y ocupar bases avanzadas, venciendo cualquier oposición.

La Infantería de Marina era una organización de tropas con experiencia y bajo autoridad naval, y fue por ello elegida para constituir la Fuerza Permanente de Bases Avanzadas. Se tomaron las medidas siguientes:

— En 1901 se desembarcaron algunas piezas de artillería de los acorazados, poniéndolas a cargo de la Fuerza Permanente de Bases Avanzadas.

— Se comenzó la instrucción en actividades de bases avanzadas de un núcleo de personal de Infantería de Marina.

— Un batallón de Infantería de Marina realizó en el invierno 1902-1903 ejercicios de defensa de bases coordinados con los anuales de flota.

— Los acontecimientos de Panamá y Cuba retrasaron la puesta a punto de la Fuerza Permanente de Bases Avanzadas, hasta que en 1910 se pudo constituir un centro de instrucción para las actividades inherentes, que en 1921 fue transferido a Quantico.

La instrucción y adiestramiento en bases navales avanzadas tenía los objetivos siguientes:

1. Instruir y adiestrar personal en la instalación, manejo y utilización de material de bases navales avanzadas.
2. Investigar qué piezas de artillería, plataformas, minas, defensas anti-torpedo y otros equipos eran más adecuados para ellas.
3. Estudiar y analizar temas militares y navales relacionados con la selección, ocupación, consolidación, ataque y defensa de bases avanzadas.

Este programa no estaba centrado en operaciones ofensivas de desembarco, aunque el origen de la instrucción y adiestramiento en operaciones anfibas puede encontrarse en esta actividad sobre bases avanzadas.

La misión asignada a la Fuerza Permanente de Bases Avanzadas era muy diferente a la de asalto anfibia que, posteriormente, se atribuyó a la Infantería de Marina como organización de las Fuerzas Armadas, especialmente instruida y adiestrada en operaciones anfibas. La Fuerza Permanente estaba preparada, en teoría, tanto para capturar bases enemigas como para defender las propias. La realidad era que en la práctica había orientado y centrado su adiestramiento en la defensa de bases avanzadas, y fue incapaz, al terminar la primera guerra mundial, de resolver la situación planteada al poder bélico de Estados Unidos en el Pacífico (capturar bases para actuar con eficacia).

El análisis de una conferencia, pronunciada en 1915 por el comandante de Infantería de Marina Dion Williams, indica que la Fuerza Permanente había sido instruida y adiestrada sólo para la defensa de bases avanzadas. En esta conferencia se concluía, en resumen, en la necesidad de que la Fuerza estuviera constituida por una brigada con la misión de defender las bases avanzadas de la flota contra fuerzas de desembarco constituidas, como máximo, también por una brigada.

La Infantería de Marina como organización anfibia

La Infantería de Marina como organización anfibia de las Fuerzas Armadas comenzó, en el sentido en que se interpretó el término anfibia en la segunda guerra mundial, a abrirse camino en 1920.

La Armada y la Infantería de Marina habían profundizado en el análisis de actividades en bases avanzadas, pero ello no implicaba desembarcos en costas defendidas. Se había asumido, al parecer, que las operaciones para capturar una base avanzada se ejecutarían con ligera oposición enemiga o sin ella.

La elaboración de los planes de contingencia hizo patente que era imprescindible capturar bases para su eficaz ejecución, y que no existía en las Fuerzas Armadas ninguna organización que pudiera asumir la compleja misión de capturar bases insulares avanzadas en manos del presunto enemigo (en los planes Orange, Japón) y mucho menos desembarcar una fuerza expedicionaria en una costa hostil para operaciones terrestres a gran escala.

Las posibilidades de actuación del poder bélico estadounidense en el Pacífico habían disminuido con la concesión al gobierno de Japón del mandato sobre muchas de las islas del Pacífico occidental que habían pertenecido a Alemania, mientras que las del japonés habían aumentado al poder utilizar las islas Marianas, Carolinas y Marshall como bases de apoyo para su flota.

El poder naval estadounidense, comparado con el japonés, estaba en peor situación después de haber salido victorioso de una guerra que antes de haber intervenido en ella.

El gobierno de Estados Unidos, con su política de «puerta abierta», se había comprometido con China, pero tenía pocos medios para forzar el cumplimiento de tal compromiso.

El poder naval estadounidense contaba sólo con las islas Filipinas y la de Guam, con sus líneas de comunicaciones con Estados Unidos flanqueadas por las islas que los mandatos concedían a Japón. Estas islas, utilizadas como bases navales y aéreas, pondrían en peligro cualquier modo de emplear el poder naval estadounidense disponible desplegado en el Pacífico.

Planes estratégicos elaborados por oficiales de Infantería de Marina

El comandante Earl H. Ellis estudió, antes de que Japón obtuviera los mandatos, los problemas que plantearía una guerra en el Pacífico y bosquejó un plan con especial referencia al papel de la Infantería de Marina, exponiéndolo en forma de conferencia antes de 1919. De forma muy resumida tal conferencia comprendía:

1. La hipótesis de que Japón, a causa de sus intenciones imperialistas, sería el único poder naval que probablemente se opondría a los intereses y al Poder Naval estadounidense desplegados en el Pacífico.

2. Explicaba, con algún detalle, un plan para constituir un sistema de bases avanzadas esencial para apoyar las actividades de la flota en el Pacífico occidental, y que esta misión sería asignada a la Fuerza Permanente de Bases Avanzadas de la Infantería de Marina.

3. Proponía dos categorías de bases avanzadas:

a) La constituida por las bases de Pearl Harbor (Hawai), Apra Harbor (Guam) y Pellele Harbor, en la isla de Luzón (Filipinas), todas ellas posesiones estadounidenses. Estas bases avanzadas tendrían que estar fuertemente fortificadas y bien surtidas de combustible y otros abastecimientos esenciales para las actividades de la flota.

b) La constituida por la captura de bases más pequeñas y próximas a Japón. Recomendaba la captura de una isla en el grupo de Nampo Shoto y de otras en las Ryukyu.

4. La Infantería de Marina asumiría la responsabilidad tanto de la construcción y defensa de las bases avanzadas en territorios propios como de la captura y ocupación de las islas enemigas.

Modificación de la situación

En 1921 la situación geopolítica había cambiado en el Pacífico y, si la elaboración de una estrategia naval era muy difícil, su ejecución lo era todavía más.

El comandante Ellis revisó, en consecuencia, algunas de las ideas de su primer plan y remitió otro plan de operaciones que fue aprobado el 23 de julio de 1921, y se convirtió en el básico para la elaboración de los planes estratégicos de la Armada para una guerra en el Pacífico (planes Orange) en todos los aspectos que pudieran afectar a la Infantería de Marina.

Este nuevo plan afirmaba (ver gráfico 1):

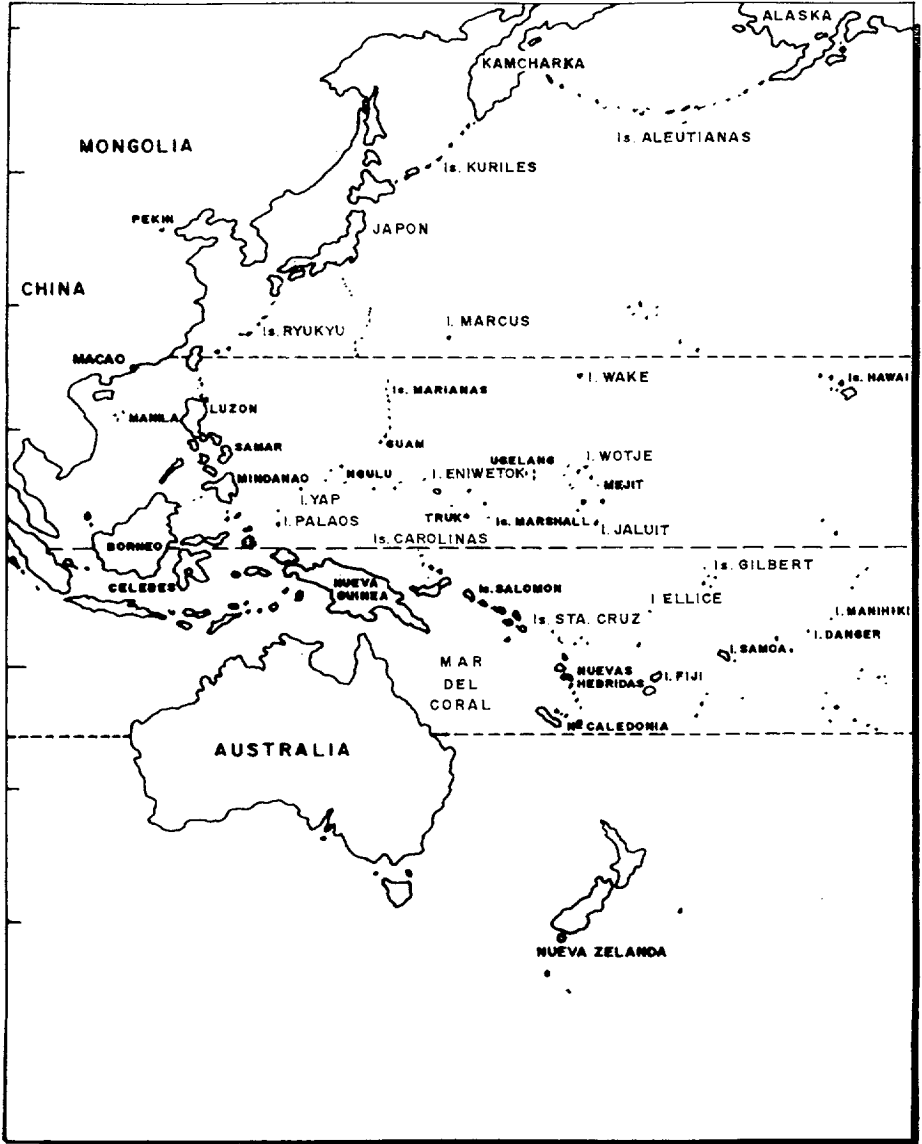
1. A fin de imponer la voluntad política de Estados Unidos a Japón sería necesario disponer de suficientes bases navales para apoyar a la flota, tanto en su fase de proyección hacia las aguas japonesas como en la de actividades bélicas en ellas.

2. La situación planteada entonces en el Pacífico indicaba que no se podría contar con la utilización de bases avanzadas al oeste de Pearl Harbor, a excepción de las que se pudieran conquistar al enemigo, después de la rupura de hostilidades.

3. La ocupación de las islas Marshall, Carolinas y Palaos proporcionaba a los japoneses un conjunto de bases que flanqueaban cualquier línea de comunicaciones a través del Pacífico en una longitud de 2.300 millas. La reducción

de sus posibilidades operativas, su ocupación y establecer las bases navales de apoyo necesarias a la flota se estimaban condiciones *sine qua non* para desarrollar una eficaz estrategia naval.

4. La primera fase de ese proceso estratégico de conquistar bases avanzadas sería la ocupación de Eniwetok, Wotje y Jaluit, en las Marshall; la segun-



da, la conquista de las Carolinas orientales, y la tercera la reducción de las posibilidades operativas de las restantes islas Carolinas, así como las de la isla de Yap y las Palaos.

5. El planeamiento táctico de esas operaciones anfibia se analizaba con algún detalle, descartando los desembarcos nocturnos, excepto los de pequeños grupos de reconocimiento, por estimarlos demasiado peligrosos.

6. Los buques que transportaran las tropas de asalto tendrían que aproximarse al área de transporte de noche para desembarcarlas en las primeras horas de la mañana, con el fin de poder utilizar todas las armas y dar a las tropas de desembarco un largo período diurno para consolidar la cabeza de playa.

7. Las unidades navales tendrían que situarse en los flancos de las tropas de desembarco y barrer con su fuego la playa durante el movimiento buque-playa.

8. Después de que las tropas hubieran desembarcado tendrían que utilizarse los aviones, tanto para reconocimientos como para ametrallamientos a baja altura.

9. Las cortinas de humo deberían utilizarse con cautela y sólo cuando se estimara que no había peligro de ocultar las posiciones defensivas al fuego de las unidades navales.

10. Las tropas tendrían que desembarcar en los botes de los buques de transporte, remolcados por embarcaciones autopropulsadas provistas de cañones.

11. Deberían enviarse a la playa por lo menos dos grupos (olas) de botes remolcados, cada uno constituido, como máximo, por tres botes separados adecuadamente para evitar el fuego concentrado enemigo.

12. El plan sugería que, además de infantería, ametralladores, señaleros y artillería de campaña, desembarcaran en la primera ola especialistas en demoliciones con cizallas cortaalambres y explosivos para suprimir obstáculos, tanto en el agua como en la playa.

Estos estudios y análisis demuestran claramente que:

- El poder naval japonés se percibía como un probable enemigo.
- El poder bélico estadounidense carecía de suficientes bases navales al oeste de Pearl Harbor para planear y ejecutar una estrategia eficaz.
- Era necesario obtenerlas para proyectar eficazmente el poder bélico y la única forma de hacerlo era mediante operaciones anfibia.
- De todos los componentes de las Fuerzas Armadas, la Infantería de Marina era el más indicado para tales operaciones y, en consecuencia, tenía que prepararse para ejecutarlas en cualquier circunstancia.

Reconocimiento de la misión bélica principal de la Infantería de Marina

Antes de 1929 el Ejército y la Armada reconocieron que las operaciones anfibia serían la principal misión bélica de la Infantería de Marina.

Los ministerios de Guerra y de Marina adoptaron, en 1927, una política conjunta para regir las operaciones anfibia en las que participaran el Ejército y la Armada, y la comisión conjunta Ejército-Armada promulgó una directiva, en la que exponía:

1. Las obligaciones del Ejército y de la Armada, definiendo sus respectivas esferas de autoridad.
2. Las obligaciones del Ejército en operaciones de desembarco para ocupar objetivos en la costa, tales como:
 - a) El despliegue en botes suministrados por la Armada.
 - b) Abrir fuego desde los botes contra objetivos costeros.
 - c) Desembarcar en las playas y organizar la cabeza de playa.
 - d) Ejecutar operaciones más allá de la cabeza de playa.
3. Las obligaciones de la Infantería de Marina eran las mismas que las del Ejército, pero se indicaba que, debido a su constante asociación con la Armada, recibiría una preparación especial en operaciones de desembarco.

El papel especial de la Infantería de Marina en las operaciones anfibia era oficialmente, en 1929, el de proveer una pequeña y bien adiestrada fuerza de asalto anfibia para capturar y ocupar bases navales en Ultramar que sirvieran para apoyar las operaciones de la flota.

Integración de la fuerza expedicionaria de Infantería de Marina en la Flota

El mayor general de Infantería de Marina, John H. Russel, propuso al comandante del Cuerpo de Infantería de Marina en agosto de 1933 que la fuerza expedicionaria se constituyera como fuerza de Infantería Marina de la Flota. Insistió en que esa fuerza tenía que incluirse en la organización de la flota como parte integrante de ella, sometida para su empleo táctico a las órdenes del comandante jefe de la flota.

Esta reorganización era de suma trascendencia y lo más importante era que la constitución de la fuerza de Infantería de Marina de la Flota había comprometido, finalmente, al Cuerpo, con la doctrina que le asignaba como misión bélica principal, la de cooperar con la flota en la captura de bases para el desarrollo de sus operaciones y, en paz, la de prepararse para poder cumplimentar con éxito su misión bélica.

Los centros de instrucción de Quantico prepararon, en 1934, tres cursos: el primero comprendía operaciones tanto estratégicas como tácticas y funciones de Mando y Estado Mayor de todas las unidades, hasta la brigada, que actuaran tanto independientemente como formando parte de una fuerza de operaciones navales de desembarco. Incluía la captura de bases navales, su ocupación y defensa, pequeñas guerras y operaciones de emergencia. El segundo curso incluía la totalidad de las operaciones navales de desembarco, con especial hincapié en la brigada y la fuerza de Infantería de Marina de la Flota, actuando tanto independientemente como formando parte de ésta. El tercero comprendía la preparación de oficiales para ser destinados a la fuerza de Infantería de Marina de la Flota y consistía en instrucción técnica y práctica en armamentos para defensa de bases.

Manual de operaciones de desembarco

La preparación y elaboración de esta publicación, cuyo objetivo era abarcar tan detalladamente como fuera posible todo lo conocido sobre estas difíciles y todavía poco conocidas operaciones, fue otro avance importante para hacer viable la ejecución de los planes de guerra elaborados para una guerra contra Japón (planes Orange).

Antoine Henri Jomini, en la segunda parte de su obra «Précis de l'art de guerre» (París, 1838), enumeró los conceptos fundamentales de los que se derivan todas las fases puramente anfibia de una guerra:

- Engañar al enemigo sobre el lugar de desembarco.
- Elegir una playa con condiciones favorables para el atacante.
- Utilizar la artillería naval para preparar el movimiento buque-playa de las tropas de desembarco.
- Desembarcar artillería de campaña lo más pronto posible.
- Avanzar y ocupar el terreno elevado que domina el lugar del desembarco para proteger a la cabeza de playa del fuego enemigo.
- Situar, lo más pronto posible, suficientes abastecimientos en tierra.
- Transferir el carácter anfibia de la batalla al terrestre.

En 1920 la Armada había elaborado un Manual de Fuerzas de Desembarco, al objeto de instruir a su personal en operaciones contra la costa. Sólo siete de sus páginas (el 0,92 por 100) se referían a los desembarcos, y su tratamiento era demasiado elemental y breve. Esta misma publicación, reeditada en 1927, contenía sólo cinco páginas sobre operaciones de desembarco (*Landing Force Manual*, U. S. Navy, 1920-1927).

La Comisión Conjunta Ejército-Armada había elaborado una doctrina general que comprendía las expediciones conjuntas a Ultramar, que se editó en

enero de 1933. Constituyó un planteamiento útil de muchos de los problemas existentes y sugería algunas soluciones para los problemas que los futuros responsables del planeamiento de la guerra anfibia se encontrarían. Definía el desembarco anfibia como el asalto a una posición organizada defensivamente, en el que el fuego naval sustituía al apoyo de las artillerías divisionarias, de Cuerpo de Ejército o de Ejército, y en el que el apoyo de la Aviación Naval sustituía, generalmente, al de la Aviación del Ejército. Establecía un procedimiento para elaborar planes para tales operaciones y proponía sugerencias prácticas en relación con las cargas de combate, selección de playas, apoyo de fuego naval y aéreo, desembarco de las tropas, movimiento buque-playa, organización del tráfico en la playa y otros temas de importancia para el planeamiento y ejecución de operaciones anfibas (*Joint Board of the Army and Navy, Joint Overseas Operations*, 12 de enero de 1933). La mayoría de definiciones y soluciones indicadas en ese documento fueron incorporadas de forma permanente a la doctrina anfibia de los Estados Unidos y citadas frecuentemente en posteriores manuales sobre el tema, antes y después de la segunda guerra mundial.

Este documento doctrinal de la Comisión Conjunta demuestra que la Infantería de Marina no era la única que estudiaba y analizaba los problemas de la guerra anfibia; el personal del Ejército y de la Armada destinado en la Comisión Conjunta prestaba también gran atención al problema de los desembarcos anfibas antes de que se organizara la Fuerza de Infantería de Marina de la Flota. La elaboración de planes detallados de operaciones anfibas se delegó posteriormente en la Infantería de Marina.

El mayor defecto de la publicación de la Comisión Conjunta era su excesiva brevedad, por lo que el personal de Infantería de Marina, especialmente el destinado en Quantico, asumió la misión de desarrollar los detalles del esquema doctrinal establecido.

El manual resultante debía aceptar básicamente los principios y doctrinas de aquella publicación y sólo podía desviarse de ellos tras amplios debates, con la firme convicción de que a Quantico y a la Fuerza de Infantería de Marina le asistía la razón frente a la Comisión Conjunta.

El resultado de este proceso fue un documento que inmediatamente se utilizó como base para toda la preparación teórica en guerra anfibia en los centros de instrucción y sirvió de guía para todos los ejercicios que la flota realizó anualmente hasta diciembre de 1941. Fue adoptado por la Armada, con algunas revisiones, en 1938, con el título «Fleet Training Publication 167» y se constituyó en doctrina oficial para operaciones de desembarco.

En el período inmediatamente posterior al Tratado de Versalles, el Ministerio de la Guerra estableció, como premisa para su reorganización, la hipótesis de un guerra de posiciones en un único frente de combate. Hasta que las fuerzas alemanas ocuparon Francia los responsables de la elaboración de los planes de guerra del Ejército continuaron pensando en términos de instala-

ciones portuarias disponibles en Cherburgo y El Havre, para transferir con facilidad el poder bélico del Ejército al continente europeo; sin embargo, los éxitos alemanes de la primavera y verano de 1940 acabaron con tales ilusiones, y el 26 de junio de 1940 comenzaron los primeros adiestramientos en operaciones de desembarco de la primera y tercera divisiones del Ejército de Estados Unidos. El Ejército fue así capaz de adiestrar tropas en operaciones de desembarco en playas defendidas por fuerzas hostiles, al disponer de una eficaz doctrina de operaciones anfibia elaborada previamente por la Armada y la Infantería de Marina.

Este manual de la Armada fue copiado, en gran parte textualmente, por el Ejército al editar, el 2 de junio de 1941, su primer manual básico de campaña para operaciones de desembarco.

Ejercicios de adiestramiento en guerra anfibia (1932-1941)

Estos ejercicios fueron tanto teóricos como prácticos.

Ejercicios teóricos

El curso de *Quantico* finalizaba todos los años, entre 1932 y 1943, con la elaboración conjunta de proyectos prácticos por los oficiales alumnos y profesores, en los que se detallaba un particular problema relacionado con el ataque o defensa de una base naval avanzada. Su solución se remitió anualmente, desde 1935 a 1943, al Naval War College en Newport (Rhode Island).

Estos problemas consistían en planes detallados para la captura y ocupación de bases navales avanzadas; se elaboraron y analizaron así planes para la captura de Truk (1935), Palau (1936), Guam (1939), Saipán (1940 y 1943) y un cierto número de islas en las Indias orientales.

Ejercicios prácticos

Estos ejercicios, con el nombre de *Fleet Landing Exercises*, se realizaron cada invierno en la isla Culebra (Atlántico) o San Clemente (Pacífico), y con ellos la Infantería de Marina, coordinada con unidades de la Flota, adquirió un adiestramiento práctico en operaciones de desembarco en las condiciones más parecidas a la realidad posibles, estudiando, analizando y —en gran parte— resolviendo todos los detalles para la aplicación de la doctrina anfibia.

Comenzaron en 1935; en el primero se asignaron dos acorazados, un crucero, tres destructores y un buque transporte a las tropas participantes que estaban constituidas por el Quinto Regimiento de Infantería de Marina (menos de

un batallón), el Décimo Regimiento, un regimiento de artillería y una escuadrilla de observación, compuesta por doce aviones del Primer Grupo Aéreo de Infantería de Marina.

Los ejercicios diarios para las tropas de Infantería consistían en embarcar, por portalones, en botes de la Armada y ejecutar el movimiento buque-playa; una vez desembarcadas realizaban maniobras de rutina y prácticas de tiro. Se realizó un desembarco de dos batallones sin apoyo de fuego naval y, por tanto, su valor como ensayo para poder sacar consecuencias fue muy limitado.

El último ejercicio se ejecutó a principios del invierno de 1941, planeado y ejecutado a mayor escala que los anteriores: la Fuerza Naval de Ataque estaba constituida por tres acorazados, dos divisiones de cruceros y una escuadrilla de destructores, y el Grupo de Ataque Aéreo por aviones embarcados en dos portaaviones y por el Primer Grupo Aéreo de Infantería de Marina. Un convoy de tres transportes de ataque llevó al objetivo a una división reforzada de Infantería de Marina compuesta por cinco regimientos (tres de Infantería, uno de Artillería y otro de Ingenieros), cada uno de ellos transformado en un equipo de combate regimental, más una unidad de carros de combate.

En el análisis del ejercicio se observó que el número de embarcaciones para el desembarco de personal había sido muy escaso; las dedicadas al transporte de carros también fueron insuficientes y, además, demasiado lentas, por lo que se invirtieron de dos a tres horas en el movimiento buque-playa y regreso. También se advirtió que los proyectiles utilizados por la artillería naval no eran adecuados para alcanzar los objetivos asignados al bombardero naval. Debido a que la mayoría de peticiones de fuego fueron contra blancos no visibles desde los buques, las unidades navales hubieran necesitado montar mejores equipos de control de tiro; además, hubieran tenido que disponer de mayor número de espoletas de acción rápida y de proyectiles de fragmentación.

Las comunicaciones entre buques y equipos costeros de observación fueron, por otra parte, poco eficaces y peores aún entre los buques de transporte y la costa, debido a que los equipos radio de los buques eran insuficientes y estaban obsoletos.

El aumento de las probabilidades de que los Estados Unidos intervinieran en la contienda mundial determinó la necesidad de intensificar, urgentemente, el adiestramiento de las Fuerzas Armadas en operaciones anfibia.

Conclusiones

La mayor contribución de la Infantería de Marina a la victoria aliada fue, a pesar de su historial bélico, de carácter doctrinal. La doctrina básica de Guerra Anfibia, elaborada fundamentalmente entre 1922 y 1935, conjuntamente con la Armada, fue utilizada por todas las fuerzas armadas aliadas, excepto por las de la Unión Soviética.

Los estudios, análisis y ejercicios, tanto teóricos como prácticos, produjeron, entre otros, los importantes resultados siguientes:

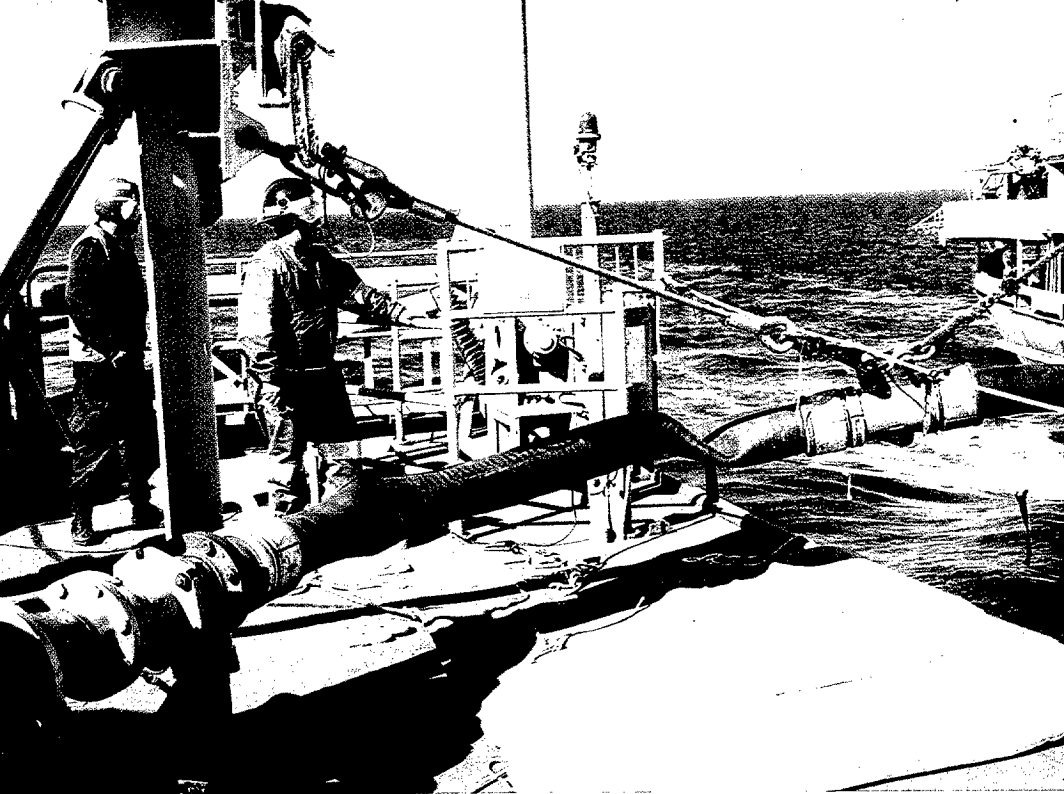
1. Modificar el armamento y las unidades tácticas de la Infantería de Marina para adaptarlas a la necesidad de la Flota de adquirir bases avanzadas para poder ejecutar el plan Orange (guerra con Japón).
2. Concebir, diseñar y construir embarcaciones para el movimiento buque-playa.
3. Utilizar aviones y submarinos en misiones de reconocimiento de playas, al objeto de mejorar al máximo las estimaciones de Inteligencia previas al planeamiento y ejecución de una operación anfibia de desembarco.
4. Constituir grupos de playa para el manejo y control del material bélico y abastecimientos.
5. Instalar equipos de comunicaciones mejorados para poder asegurar la necesaria coordinación de todos los participantes en una operación anfibia.
6. Constituir los grupos de especialistas necesarios para el control del fuego naval y aéreo de forma precisa y eficaz.

La Armada y la Infantería de Marina lideraron, antes de que comenzara la guerra en Europa, la investigación y desarrollo del apoyo aéreo próximo a las tropas de desembarco. Este concepto fue asimilado fácilmente, ya que el poder bélico que actúa desde el aire es similar al que lo hace desde la mar en lo que atañe a la doctrina anfibia.

El resultado de todos esos esfuerzos fue que el Poder Naval estadounidense desplegado en el Pacífico dispuso de una excelente doctrina anfibia para poder desarrollar el anexo naval del plan Orange. La Armada había colaborado estrechamente con la Infantería de Marina en su elaboración y era la que asumía la responsabilidad de establecer las tropas en la costa, darles la protección adecuada y explotar la base avanzada conquistada. Cada nueva base naval adquirida suponía un aumento del Poder Naval estadounidense y la posibilidad de elaborar mejores modos de emplearlo (estrategias navales).

Francisco OBRADOR SERRA





Petroleo en la mar. Método NATO B. Autor: Manuel Guerra Molina.

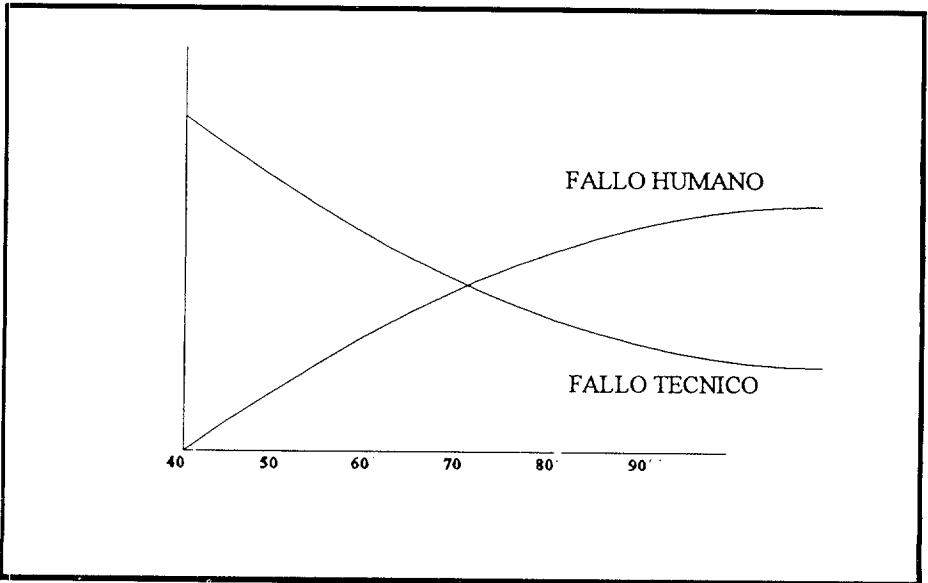
EL FACTOR HUMANO EN LOS ACCIDENTES DE AVIACIÓN MILITAR

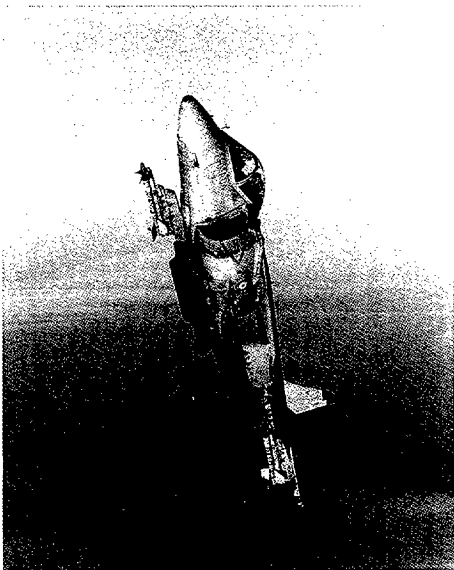
Introducción



A aviación, en general, está adquiriendo una importancia progresiva en sus aspectos *militar* y *civil*. En los últimos cincuenta años los esfuerzos en ambas han estado encaminados hacia la disminución de accidentes por su incidencia en los recursos humanos y materiales que son prioritarios para los que tienen responsabilidad en los diferentes niveles del mundo aeronáutico.

Es de significar que a la hora de analizar la problemática que nos ocupa, tenemos dos fuentes claras de posibles accidentes, el recurso *humano* y el *material* (el hombre y la máquina). La evolución de esta relación a lo largo del tiempo y su incidencia en los accidentes está representada en el gráfico siguiente.





Al inicio de la andadura aeronáutica el fallo técnico era muy superior al humano, la máquina fallaba más. En los años 70 se alcanzó la inflexión, equilibrándose los fallos humanos y técnicos. A partir de entonces aumentan los accidentes por error humano, disminuyendo los ocurridos por fallo técnico.

En los últimos estudios, el piloto está considerado como factor contribuyente en el 80 por 100 de los accidentes de aviación. El recurso humano no piloto (diseñadores, montadores y mantenedores) relacionados con controles de producción de calidad, mantenimiento y apoyo incide en un 10 por 100 de éstos. Por tanto, vemos que en el 90 por 100 de los accidentes de aviación el factor humano tiene una implicación directa. Las tecnologías evolucionan por delante del hombre mismo, siendo esta problemática muy habitual en nuestros días y un reto ante el futuro.

La respuesta adecuada ante esta realidad es mejorar en todos los niveles el adiestramiento de los pilotos. Para equilibrar la complicación técnica y el adiestramiento del piloto, la simulación es vital con vistas al futuro para conseguir este objetivo.

Los métodos utilizados para el estudio de los accidentes están basados en la experiencia y en la observación. En la primera, se tienen en cuenta todos los factores que pueden tener influencia en los accidentes y, en la segunda, no se contemplan.

Las causas más significativas de los accidentes debidos a error humano son las que seguidamente expondremos.

La edad

Tiene una importancia primordial. Con la edad van disminuyendo las funciones fisiológicas, aunque también normalmente aumenta la experiencia del piloto. La inexperiencia en los comienzos «aeronáuticos», combinada con la lógica inmadurez de los pilotos jóvenes, es un factor de riesgo alto.

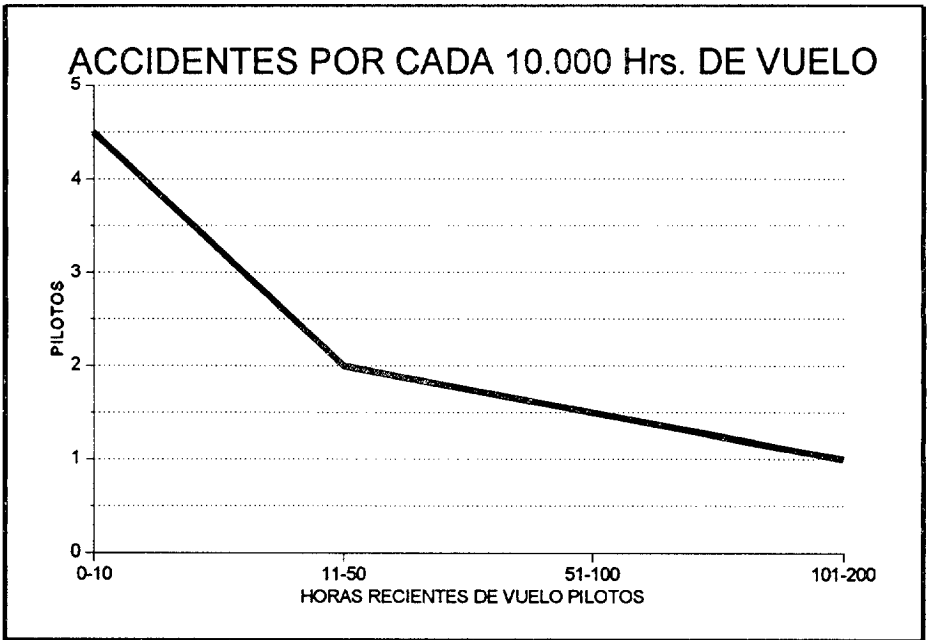
Las estadísticas indican que en aviación civil los accidentes disminuyen a medida que la edad aumenta hasta los 60 años, siendo mayores a partir de esta edad.

En un estudio de la Marina de los Estados Unidos sobre edades y riesgos inherentes, se señala que éstos son altos para los pilotos con menos de 26 años, por su inexperiencia y más de 38 años, por su exceso de confianza, con tendencia a aumentar a partir de esta edad si se disminuyen las horas de vuelo recientes.

Experiencia en vuelo

Para medir la experiencia en vuelo es habitual considerar la edad de los pilotos y el tiempo que ha transcurrido desde que obtuvieron la calificación para el vuelo. Esta idea puede ser superficial, ya que estos datos no nos dan una idea enteramente correcta. La suma total de horas y las horas recientes de vuelo en el modelo son los parámetros fundamentales que hay que tener en cuenta a la hora de evaluar el riesgo de nuestros pilotos.

Las horas de vuelo recientes de un piloto muestran en gran medida el menor riesgo de accidentes de éste; asimismo, las horas de vuelo en un tipo de avión dan un índice de familiarización en el modelo. La combinación adecuada de ambas cantidades de horas voladas nos proporcionará el mejor índice posible de riesgo. Este objetivo es prioritario en la Aviación Civil y Militar en tiempo de paz.



Atendiendo al gráfico, el piloto con pocas horas recientes de vuelo tiene un riesgo tres veces superior al que vuela con asiduidad.

Si tenemos en cuenta el tiempo de exposición al vuelo, es claro que cuantas más horas de vuelo tenga un piloto, el riesgo de que se vea involucrado en un accidente es mayor.

Condiciones médicas

Menos de un 1 por 100 de los accidentes de aviación se pueden atribuir a incapacidad psicofísica. A medida que la edad aumenta los problemas derivados de enfermedades cardiovasculares se hacen más notables.

Los reconocimientos previos a las calificaciones de vuelo son determinantes para reducir estos índices a su mínima expresión. La experiencia en problemas médicos excluyentes, reflejadas en los reconocimientos, son similares en la mayor parte de las naciones occidentales. Ser estricto en estos reconocimientos es evitar accidentes potenciales en el futuro.

Bebidas alcohólicas

Numerosos estudios tienen al alcohol como una causa principal de accidentes. En los años sesenta, el 40 por 100 de éstos tenían relación con la bebida. La problemática ha evolucionado favorablemente, disminuyendo hasta el 10 por 100 en los noventa.

El uso del alcohol por los pilotos ha sido en el pasado un problema general en aviación; actualmente los índices son menores pero continúa siendo un factor de riesgo alto.

Una consecuencia del uso del alcohol por los pilotos es causa importante de accidentes en su vida particular; esta conducta tiene una incidencia elevada en accidentes de coche y moto. La Marina norteamericana, para afrontar este problema, tiene en vigor programas concretos para prevenir este riesgo.

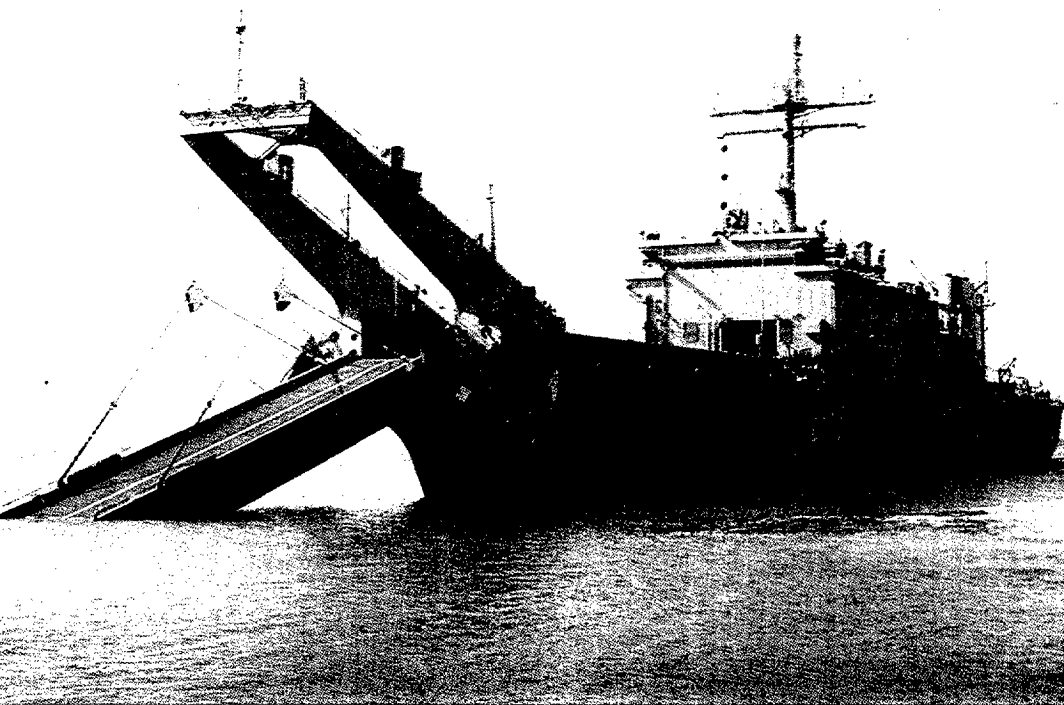
Conclusiones

El factor humano, en la problemática que nos ocupa, es el factor más influyente de los accidentes de aviación militar. La evolución de la técnica aeronáutica, desde la última mitad de este siglo, obliga a mejorar el adiestramiento de los pilotos para dominar la complejidad táctica de los aviones. Es un reto hacia el futuro para la aviación militar operar estos aviones en el más alto nivel de sus características de diseño con el máximo de seguridad.

Para minimizar el riesgo de accidentes hay que tener en cuenta las horas de vuelo acumuladas y las horas recientes en el modelo, conjuntamente. Su correcta aplicación, según las características del modelo, proporciona el menor índice de riesgo de las dotaciones y, por tanto, la conservación de los recursos humanos y materiales, propósito primordial del Programa de Seguridad de Vuelo de la Armada.

Francisco ARENAS VICENS





Listos para desembarcar. Autor: Manuel Guerra Molina.

LA DEFENSA CONTRACARRO EN LA GUERRA ANFIBIA

Síntesis histórica



El predecesor del actual carro de combate apareció por primera vez sobre el año 1800 a. C. en las estepas del sur de Asia; ello fue debido a dos desarrollos: la domesticación del caballo y la invención de la técnica para elaborar el bronce.

A lo largo de dos milenios llegó a alcanzar un notable desarrollo, imponiéndose como arma principal en el combate, y siendo solamente accesible a los ejércitos más poderosos de la época, como los hititas, asirios y egipcios.

Su empleo fue similar al carro de combate actual: precedían a la infantería en los avances, con la finalidad de abrir brechas en las formaciones enemigas. Las cuchillas adosadas a sus ruedas segaban miembros y cabezas, sembrando el pánico entre sus adversarios.

En aquel entonces, igual que hoy en día, era preciso contar con algún elemento que pudiera frenar a los carros, destruyéndolos o desorganizando sus formaciones. Flechas y jabalinas, con el transcurso del tiempo, han dado paso a municiones inteligentes capaces de asegurar un blanco con probabilidades próximas al 100 por 100 en distancias superiores a los 3.000 metros.

La evolución del carro de combate trae consigo el desarrollo de las armas contracarro, en una carrera interminable con un vencedor incierto.

Armas y tácticas aúnan sus esfuerzos para derrotar al carro de combate, que tanto ayer como hoy sigue siendo el rey en el campo de batalla.

Generalidades

La Fuerza de Desembarco (FD) en un asalto anfibio, y en las subsiguientes operaciones en tierra, debe tener la capacidad para contener y destruir una fuerza mecanizada enemiga, considerada como su principal amenaza.

Las operaciones antimecanizadas entrañan una dificultad añadida debido a las siguientes consideraciones inherentes a un asalto anfibio y que incrementan notablemente la vulnerabilidad de la FD; son, entre otras:

- Ausencia inicial de profundidad en el campo de batalla.
- Carencia inicial de medios antimecanizados.
- Restricciones en la libertad de maniobra de la FD.
- Ausencia de obstáculos artificiales.
- Descentralización del control en los momentos iniciales de la operación.

Las operaciones antimecanizadas

1. OBJETIVOS

La finalidad de las operaciones antimecanizadas se enfoca principalmente a la destrucción o neutralización de los carros y blindados enemigos, incluyendo acciones sobre sus unidades de servicios y apoyos y sobre aquellas vías que facilitan su movimiento.

Para conseguir estos objetivos se necesitan cumplir una serie de requerimientos, tales como:

— Establecer un sistema de vigilancia, alerta y ataque a la fuerza hostil tan lejos de la FD como sea posible.

— Seleccionar las playas de desembarco en función de los obstáculos naturales que protejan a la FD de un ataque mecanizado.

— Planear y ejecutar el desembarco de forma que permita adquirir rápidamente profundidad de campo para establecer una defensa contracarro de mayor entidad.

— Establecer una reserva móvil que permita hacer frente a cualquier penetración en el despliegue de la FD y mantener la iniciativa.

2. ALCANCE DE LAS OPERACIONES ANTIMECANIZADAS

Se incluyen dentro del conjunto de operaciones que desarrolla la FD, tanto en las acciones ofensivas como en las defensivas, prestando especial atención a los siguientes aspectos que condicionan la eficacia de las mismas:

— Uso adecuado del terreno, teniendo en cuenta que será un factor determinante para el empleo de medios mecanizados por parte del enemigo, orientando nuestros esfuerzos hacia las principales avenidas de aproximación.

— Capacidad de una respuesta inmediata ante un ataque mecanizado, buscando la sencillez y celeridad.

— Concentración de toda la potencia de combate de la FD, incluyendo todas las armas, tanto de tiro directo como indirecto, y de todos los fuegos de apoyo disponibles donde se produzca el ataque.

— Centralización del control y coordinación de las operaciones al más alto nivel durante el mayor tiempo posible, transfiriéndolo al comandante del sector amenazado cuando se detecte la principal amenaza.

— Evitar las asignaciones indiscriminadas y estereotipadas de los medios disponibles. Con ello obtendremos una mayor flexibilidad y capacidad de reacción.

3. PRINCIPIOS DE LAS OPERACIONES ANTIMECANIZADAS

La dirección de las operaciones antimecanizadas se rige según los siguientes principios:

— Uso adecuado del terreno, apoyándose en los obstáculos naturales para proteger los flancos de la FD y restringiendo el uso de medios mecanizados al enemigo.

— Centralización del control de los medios contracarro al más alto nivel, transfiriéndolo al jefe del sector amenazado según los planes previstos.

— Establecimiento de un plan de alerta y seguridad que permita a la FD reaccionar con tiempo suficiente contra la amenaza. Este plan debe asegurar la coordinación entre todas las agencias de información y su difusión, y la determinación de cómo se efectuará la transferencia del control al jefe de la unidad afectada.

— En la idea de maniobra del CFD se tendrá presente el establecimiento gradual en tierra de los medios contracarro y su emplazamiento en profundidad tan pronto como sea posible.

— Elaboración de un plan de apoyo de fuegos que cubra los huecos producidos por una penetración enemiga, así como las barreras que conducirán a las unidades enemigas hacia las zonas de muerte naturales.

— Como medidas pasivas, hacer uso de la cubierta y ocultación que nos proporciona el terreno para situar nuestras armas.

— Elaborar planes de contraataque que nos permitan recuperar la iniciativa.

4. EMPLEO DE LOS MEDIOS ANTIMECANIZADOS.

A) *Medios disponibles*

En toda operación antimecanizada se incluyen todos los medios disponibles que tengan capacidad para destruir o neutralizar los medios mecanizados enemigos, las cuales se pueden clasificar en dos grupos:

ACTIVOS

Aquellas armas y sistemas designadas para destruir y desorganizar a los carros y vehículos blindados; son :

Armas anticarro individuales.—Pertenecen a esta categoría los medios contracarro ligeros (MCCL), representados por los C-90.

El C-90 es un arma de dotación a nivel pelotón de fusiles, desechable una vez disparado; tiene un alcance eficaz de 400 metros.

Su empleo, tanto en la defensiva como en la ofensiva, es para proporcionar al pelotón protección inmediata a corta distancia. Cualquier fusilero tiene que estar capacitado para usarlo.

Armas contracarro colectivas montadas sobre vehículos.—Se consideran como tales los medios contracarro medios y pesados (MCCM y MCCP) representados por los misiles filoguiados DRAGON y TOW, respectivamente.

MCCM.—Integradas en las compañías de Plana Mayor y Servicios de los batallones, las secciones de Dragones tienen como arma de dotación los misiles filoguiados DRAGON. Su alcance es de 1.000 metros, desechándose el contenedor de la munición después del disparo, pudiendo reutilizarse la unidad de guiado.

Normalmente los pelotones de la sección se asignan a las compañías de fusiles del elemento más amenazado de la FD. En la ofensiva se emplean para batir aquellos blancos que impidan el avance, incluyendo fortificaciones. En la defensiva constituyen la defensa inmediata de las unidades de primer escalón.

MCCP.—Formando parte de la Compañía de Armas Contracarro del Grupo Mecanizado Anfibio (GMA), las secciones de TOWs tienen como arma de dotación los misiles filoguiados TOW, que pueden dispararse desde su lanzador instalado sobre el vehículo HUMMER, que les confieren libertad de movimientos y protección para la dotación, o bien instalado sobre el terreno. Su alcance eficaz es de 3.000 metros, siendo lo único desechable del sistema el contenedor de la munición.

El nivel normal de empleo es la sección, actuando como un todo, apoyando generalmente a un BRD.

En las operaciones ofensivas, al ser un arma que permite proporcionar cobertura a las fuerzas propias, su empleo se ceñirá a cubrir el avance de la fuerza y hacer fuego contra los blindados enemigos al mayor alcance posible.

En el caso de asignarse a las compañías mecanizadas, desempeñarán la misma función anterior, asignándose al completo o por pelotones, pero siempre contando con la protección de la infantería.

En las operaciones defensivas se asignarán al sector que cubre la principal avenida de aproximación, integrándose en el despliegue defensivo.

Minas.—Instalados de forma permanente o expeditos, los campos de minas suponen un obstáculo que, si no insalvable, cuando menos restringe la capacidad de maniobra de las unidades enemigas, canalizándolas o retardándolas. añadiéndose además un efecto psicológico considerable.

Pueden ser instaladas por unidades de zapadores, las propias unidades de fusiles o bien ser diseminadas por proyectiles de aviación o artillería.

Demoliciones.—Al igual que los campos de minas, las demoliciones tienen

como finalidad restringir la capacidad de maniobra del enemigo. Se orientan principalmente a las vías y pasos obligados (vados, puentes, etc.).

Carros de combate.—Es indudablemente el mejor arma para enfrentarse a otro carro. Su movilidad, potencia de choque y protección le permiten enfrentarse en las mejores condiciones a sus congéneres enemigos. Su nivel de prestaciones definirá su eficacia en los enfrentamientos y su capacidad de supervivencia.

Integrada en la GRUMA, la Compañía de Carros incluye orgánicamente la Sección de Carros Medios (Sec. CCM) y las Secciones de Vehículos con Armamento Pesado (Scs. VCAP). Los vehículos de dotación son los M-60 A3 TTS y *Scorpion*, respectivamente.

El carro M-60 A3 TTS porta un cañón de 105 mm que le permite disparar munición flecha, rompedora, carga hueca y fósforo. Tiene un blindaje de acero fundido y una dirección de tiro que le permite hacer fuego con una alta probabilidad de impacto en distancias inferiores a los 2.200 metros. Puede hacer fuego en movimiento.

La Sec. CCM normalmente actúa integrada en un subgrupo táctico, tanto en la ofensiva como en la defensiva, proporcionando la potencia de choque, al mismo tiempo que la infantería mecanizada le ofrece protección.

El VCAP *Scorpion* está concebido como vehículo de reconocimiento y de apoyo de fuegos. Tiene un blindaje de aluminio contra proyectiles de 7,62 mm y su cañón de 76 mm es eficaz contra blancos a distancias inferiores a 1.500 metros.

La Sec. VCAP puede emplearse como un todo, o bien por pelotones. También puede formar parte de unidades temporales, como se verá más adelante.

Artillería.—El apoyo artillero lo proporciona el Grupo de Artillería de Desembarco (GAD). Agrupa dos baterías remolcadas de 105 mm y una auto-propulsada de 155 mm.

La variedad de municiones que puede emplear, así como su alcance, le confieren una gran versatilidad de empleo, incluso contando con la posibilidad de tiro en puntería directa como arma contracarro.

Su empleo se orienta principalmente a desorganizar las formaciones enemigas y dificultar su control (uso de humos). Cubre el hueco allí donde no es posible el apoyo aéreo.

Fuego naval.—Comparte las mismas misiones que el apoyo artillero.

Aviación.—La aviación (aviones y helicópteros) juegan un papel muy importante en las operaciones antimecanizadas. Constituyen el primer medio disponible contracarro en los momentos iniciales del asalto anfíbio. Proporcionan reconocimiento y pueden atacar directamente a las unidades mecanizadas enemigas.

Helicópteros.—Realizan misiones CIFS (*Close in Fire Support*) o de reconocimiento. El armamento que emplea son cohetes de HE o HEAT de 2,75" en descarga individual o en grupo para batir una zona. Su distancia útil de

empleo son los 1.500/2.000 metros. Desorganiza las formaciones blindadas y obliga a la dotación del vehículo a cerrar escotillas.

Aviones.—Realizan misiones CAS (*Close Air Support*) o de reconocimiento. La versatilidad de su armamento nos permite un amplio abanico de posibilidades desde atacar puntualmente a un vehículo hasta restringir el uso del terreno mediante la diseminación de minas.

PASIVOS

Son aquellos dispositivos y procedimientos cuya finalidad es retrasar, desorganizar o impedir el avance o la capacidad de maniobra enemiga. Entre éstos incluimos:

Obstáculos y barreras.—Pueden ser de carácter natural o artificial.

Humos.—Ciegan al enemigo y dificultan el control de su movimiento. Su uso debe ser cauteloso, ya que puede convertirse en un arma de doble filo.

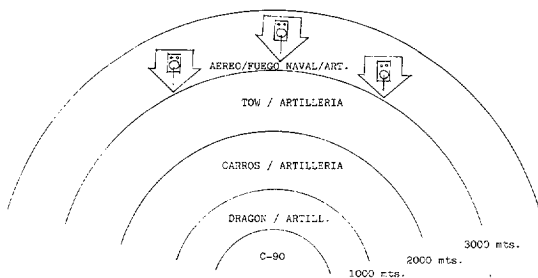
Guerra electrónica.—Su finalidad es restringir el uso de las comunicaciones al enemigo, dificultando la transmisión de órdenes y las solicitudes de apoyo de fuegos.

B) Métodos de empleo.

Hay dos conceptos de métodos de empleo para los fuegos antimecanizados:

Fuegos concéntricos y de volumen creciente.—Este método requiere que los blancos sean adquiridos a la mayor distancia dentro del alcance eficaz de las armas.

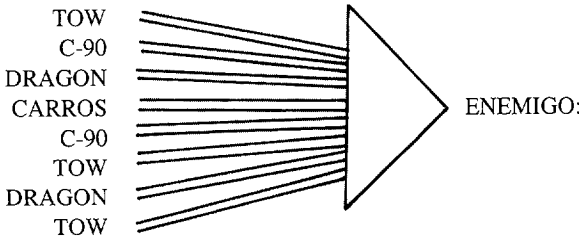
Es el modo preferido al permitirnos hacer fuego sobre el enemigo a mayores distancias (ver fig. 1).



Fuegos concéntricos y de volumen creciente:

Fig. 1

Fuegos supresivos simultáneos.—Esta técnica implica el fuego simultáneo de todos medios antimecanizados. La distancia de empleo es más próxima a nuestras fuerzas, siendo más letal; sin embargo, puede implicar el uso de estos fuegos dentro de nuestro despliegue. El terreno determina el empleo de este método en función de los campos de tiro (ver fig. 2).



Fuegos supresivos simultáneos

Fig. 2

Articulación de la defensa contracarro de la FD en la CPL

En este epígrafe se reseña de forma global cómo se articula la defensa contracarro de la CPL cuando la FD se constituye sobre la base de una ARD (ver fig. 3).

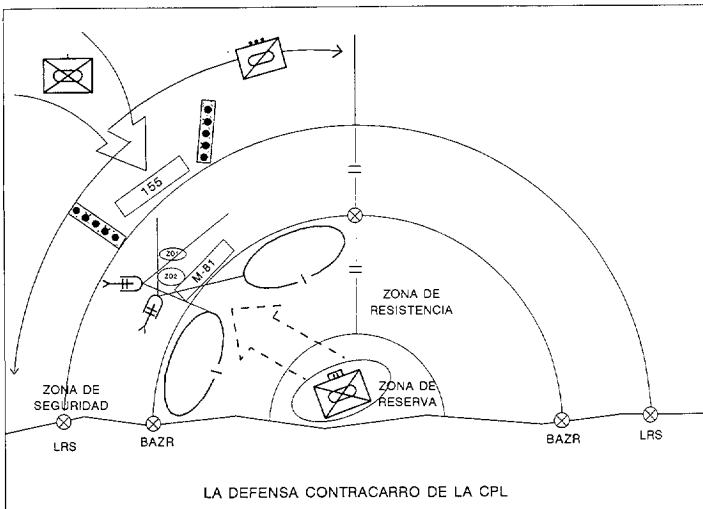


Fig. 3

Por regla general, la CPL se apoyará en el terreno de forma que uno solo de sus BRDs se enfrentará a la posible aparición de unidades mecanizadas enemigas. En este caso se podrá retener una fuerte reserva mecanizada y controlar las operaciones de la Fuerza de Seguridad. No obstante, se asignarán la mayoría de los medios contracarro al BRD amenazado.

El BRD amenazado adoptará como plan de defensa una defensa antimecanizada, constituyendo con las armas contracarro la estructura básica del plan de defensa, seleccionando y estableciendo zonas de destrucción a las que se canalizará al enemigo.

1. OPERACIONES EN LA ZONA DE SEGURIDAD (ZS)

Las unidades desplegadas en la ZS, sin empeñarse decisivamente, causarán el mayor desgaste posible al enemigo, engañándolo sobre la verdadera situación del despliegue y retrasando su movimiento. Darán la alerta.

Para estos cometidos se articulan organizaciones operativas en las que se integran tanto elementos procedentes de unidades de fusiles como armas contracarro colectivas. En algunas ocasiones se verán incluidos los VCAP. Algunas de las misiones tipo que se desarrollan en el Escalón de Vigilancia y Seguridad son:

A) *Equipos cazacarros*

Actuando como una unidad independiente o integrada en uno de los elementos de maniobra, un equipo cazacarros puede estar compuesto por TOWs, DRAGON, ametralladoras de 12,70 mm e infantería en una proporción que viene determinada por la misión. Idealmente irán instalados sobre vehículos HUMMER que le confieren movilidad, factor fundamental, y protección para las dotaciones. No obstante puede considerarse su helitransporte si el terreno lo impone.

En el planeamiento se tendrán en cuenta qué rutas específicas se van a usar en los movimientos, puntos de control y reunión, criterios para proceder al repliegue, posiciones iniciales y subsiguientes en las emboscadas y fuegos de apoyo disponibles. El procedimiento normal es golpear y luego retirarse.

B) *Unidades de reconocimiento*

Al igual que en los equipos cazacarros, la constitución de la unidad puede ser variable, procurando no rebasar en este caso los efectivos correspondientes a una sección (seis vehículos, incluyendo el del jefe).

Se debe tener en cuenta que las unidades de reconocimiento, si no actúan en fuerza o por el fuego, deben buscar la discreción en sus movimientos para no delatarse. Unidades con un excesivo número de vehículos, son un blanco rentable y difíciles de manejar.

Si se le quiere incluir un componente con mayor protección, se pueden añadir los vehículos *Scorpion*, dotados de la misma movilidad que los HUMMER.

Buscando un conjunto equilibrado y versátil, la composición típica de este tipo de unidades consta de un pelotón de cada tipo de arma (TOW, *Scorpion* y ametralladoras de 12,70 mm con infantería a bordo). La misión de la infantería es de vital importancia, ya que en muchas ocasiones el infante de a pie llega donde no llegan los vehículos y proporciona seguridad a corta distancia.

Los principales cometidos asignados a la unidad de reconocimiento son:

- Proporcionar alerta temprana sobre la aproximación del enemigo.
- Obtener y mantener el contacto con el enemigo, informando de su actividad.
- Destruir o repeler las unidades de reconocimiento enemigas.
- Guiar a las fuerzas de reacción.

No obstante, si se pretende conseguir una cobertura total y capacidad para controlar todos los fuegos de apoyo previos a la consecución de los objetivos asignados a la FD, se pueden asignar equipos ACAF a la unidad de reconocimiento o bien que actúen independientemente, basándose en el apoyo que le puede prestar ésta.

2. OPERACIONES DE REFUERZO

Cuando se haya confirmado la aproximación del enemigo, se tomarán las siguientes medidas:

- Reforzar el despliegue del sector amenazado con otras unidades de otro sector, especialmente con medios contracarro.
- Alertar a la reserva para que ocupe posiciones orientadas en esa dirección.

3. OPERACIONES EN LA ZONA DE RESISTENCIA ZR

La defensa de un BRD desplegado en la ZR integrará:

- Una o más zonas de destrucción a vanguardia del BAZR y, si el terreno lo permite, también a retaguardia.
- Dos o tres puntos fuertes, que acogerán en su interior las posiciones de espera y tiro de las zonas de destrucción.
- Una o más posiciones para emplear los carros en defensiva.

4. CONTRAATAQUES

Si el enemigo llega a penetrar, comprometiendo la ZR, el CFD considerará la posibilidad de contraatacar. Para ello empleará su reserva, constituida por un grupo/subgrupo mecanizado.

La brecha creada en el BZAR se cerrará por el fuego, con la finalidad de aislar a las unidades que han logrado penetrar.

5. CONTROL DE FUEGOS

Las zonas de destrucción serán designadas normalmente por los mandos de BRD. Cada zona se designará por un número en el Plan de Defensa del BRD.

Los sectores de responsabilidad y puntos de referencia de blancos (TRPs) serán designados por los comandante de BRD. Los sectores serán designados por colores y los TRPs por una letra o un número.

Conclusiones

Pretender resumir en un artículo toda la doctrina de las operaciones anti-mecanizadas es prácticamente imposible. A lo largo del desarrollo se ha pretendido dar una visión general de los puntos más importantes. No obstante, se han quedado en el tintero aspectos relativos a la inteligencia, estudio del terreno y la elaboración en sí del propio Plan Antimecanizado y su ejecución.

No existen, al igual que en el resto de las operaciones que configuran un asalto anfibio, patrones fijos que gobiernen los planes antimecanizados. Lo que sí es importante y debe mantenerse presente es que la flexibilidad, imaginación y la huida de situaciones tipo harán más eficaz la lucha contra los medios mecanizados.

Rafael ROLDÁN TUDELA



BIBLIOGRAFÍA

- La Agrupación Reforzada de Desembarco RIM 06-002*
Tank Employment/Countermechanized Operations FMFM 9-1
IPAD 303
IPT-8-29-2
ORR KELLY: *King of the killing zone.*

EPIDEMIA DE GRIPE EN EL MAR ADRIÁTICO



UÉ se puede decir de nuevo sobre la gripe?, enfermedad por todos conocida y sufrida año tras año, invierno tras invierno, y no sólo en el ámbito militar que nos ocupa, sino por toda la sociedad en general.

Cualquier médico militar está familiarizado con el tratamiento de las periódicas epidemias de gripe que sufren nuestros soldados o marineros cada año y poco se puede añadir a la dilatada experiencia que esto implica sobre su clínica, tratamiento y morbilidad sobre la población militar. No obstante, la Sanidad en los buques de la Armada guarda ciertas peculiaridades y diferencias con el resto de la Sanidad Militar, que la hace distinta al ser diferente también la situación geográfica y asistencial de los miembros de Sanidad destinados en buques. El aislamiento inherente a un barco de guerra hace que el médico militar, con los escasos medios a su alcance, deba enfrentarse en cualquier momento a cualquier tipo de patología médica o médico-quirúrgica, pudiendo subsanarla, en la mayoría de los casos, o bien servir de primer y fundamental escalón asistencial hasta que pueda realizarse una evacuación sanitaria. Esta situación es la que nos hizo pensar en la posible utilidad e interés de un artículo tan común como lo es una epidemia de gripe, pero sufrida en un barco de guerra, concretamente la fragata *Asturias*, perteneciente a la 31.^a Escuadrilla de Escoltas, durante su participación en la operación SHARP GUARD de control del embargo a la ex Yugoslavia, durante el invierno de 1995.

Pretendemos explicar cómo transcurrió esta epidemia y qué medidas llevamos a cabo en su tratamiento, las cuales entendimos que eran las correctas para mantener a dicha población sanitariamente atendida sin menoscabar la misión y operatividad del buque.

Con una dotación de 233 hombres, zarpamos del Arsenal Militar de Ferrol, el día 15 de enero de 1995, para una comisión prevista de tres meses y medio de duración. El día 20 de enero llegamos al puerto de Nápoles, sin que hasta ese momento hubiera aparecido ningún caso que pudiera diagnosticarse como gripe, teniendo en cuenta que, obviamente, todos los diagnósticos se basaron en la patogenia y clínica de los cuadros.

Tras zarpar de Nápoles, nos encaminábamos a una patrulla de 14 días de duración, durante los cuales tendría lugar la epidemia de gripe, apareciendo los brotes a las 24 horas del contacto con tierra de la dotación en el citado puerto. Concretamente, el día 22 de enero durante la revista de enfermería que diariamente se pasaba a bordo a 0815 horas, aparecieron doce cuadros gripales, los cuales se manifestaban clínicamente de un modo muy similar. Se trataba, fundamentalmente, de un cuadro febril agudo, con temperaturas oscilantes entre 38 y 39,5 °C, acompañados de mialgias generalizadas, cefaleas, debilidad y confusión mental, en algunos casos acompañados de vértigos, que excepcionalmente provocaban vómitos. Como resultado de dicha revista siete pacientes quedaron rebajados de todo servicio, mientras cinco continuaron en activo.

A partir de dicha fecha, la aparición de cuadros gripales se fue sucediendo de manera progresiva, tal como se muestra en el cuadro adjunto.

Días de enero	Cuadros totales de gripe	Situación	CATEGORÍA DE LOS REBAJADOS					
			M.º 2.ª	M.º 1.ª	C.º 2.ª	C.º 1.ª	Subof.	Ofic.
22	12	7 RTS 5 SER	5	1	1			
23	12	10 RTS 2 SER	5	4	1			
24	24	8 RTS 16 SER	5	2	1			
25	22	12 RTS 10 SER	5	5		2		
26	20	9 RTS 11 SER	2	3	1	2	1	
27	16	16 SER						
28	8	3 RTS 5 SER	1				1	1
29	10	3 RTS 7 SER					1	2
30	7	1 RTS 6 SER						1
31	3	3 SER						

Como responsables de la salud de la dotación y, al mismo tiempo, siendo conscientes de lo que dicha epidemia podía suponer para la operatividad del buque, se siguieron unas pautas en el tratamiento de los casos para mantener al mayor número posible de miembros de la dotación operativos, teniendo siempre presente la salud de los pacientes. De esta forma, y como norma general, se tomó como referencia la temperatura de los enfermos, rebajando sistemáti-

camente de todo servicio a cualquier miembro de la dotación con temperatura superior a 38 °C. Los casos con temperatura inferior, que eran la minoría, ya que el cuadro era muy agudo, se estudiaban individualmente según la sintomatología que presentara el individuo, rebajándose en el caso de aparición de la misma.

A todos los pacientes rebajados del servicio, a los cuales se les mandaba a la cama, se les hacía un control de la temperatura a las 2000, aparte del control general de las 0815 horas en revista de enfermería.

El tratamiento fue el tradicional, fundamentalmente a partir de los antigripales de la Armada, dos cada ocho horas en casos de temperatura superior a 38 °C, o una cada ocho horas con temperaturas inferiores. En casos de picos febriles con temperatura superior a 39,5 °C, se administró neo-melubrina intramuscular. También se aconsejó la toma de duchas, por parte de los pacientes, con bastante eficacia.

Curiosamente nos llamó la atención la escasa afectación en fases iniciales del sistema respiratorio por esta cepa, ya que no aparecían rinorreas, faringitis ni bronquitis. Estas manifestaciones, no obstante, surgieron a los dos días de aparición del síndrome febril en un 30/40 por 100 de los pacientes.

Éramos conscientes de que el tratamiento de la gripe es fundamentalmente sintomático, no estando indicados los antibióticos por ser la infección bacteriana una complicación en la evolución de un proceso viral, por lo que sólo se deben administrar en caso de que ésta surja.

No obstante, volvamos al particular mundo en donde se desenvuelve la Sanidad Naval. Sopesamos las ventajas e inconvenientes de su administración profiláctica y optamos por la postura de su aplicación en casos de grave afectación viral del aparato respiratorio, ya que el posterior tratamiento a bordo de una bronquitis o neumonía bacteriana, o varias de ellas, dado elevado número de casos y el reducido espacio vital, no parecía más preocupante. En dichos casos, se administraron 500 mg de amoxicilina cada ocho horas, cuya efectividad sólo podemos deducir por la nula aparición de complicaciones bacterianas, ya que en los peores procesos la desaparición de la sintomatología se produjo entre el séptimo y noveno día de tratamiento.

Si observamos la gráfica, llama la atención el hecho de que la aparición de cuadros gripales no es uniforme en los distintos niveles jerárquicos, lo cual es especialmente observable en la primera semana de epidemia. Podemos constatar que los primeros cuadros aparecen en Marinería (centrándonos en los pacientes que fueron rebajados de todo servicio), para, en días sucesivos, ser afectados suboficiales y, posteriormente, oficiales. En las fases finales de la epidemia, la afectación fue uniforme. Explicaciones a este fenómeno, dos fundamentalmente: en primer lugar, el mayor número de miembros que forma la Marinería, lo que obviamente aumenta la probabilidad de infección; por otra parte, el mayor hacinamiento y contacto entre ellos, lo que facilita el contagio.

Tras veinte días, la epidemia de gripe desapareció, habiendo afectado a 65 miembros de una dotación de 233. Debemos resaltar que en dicha dotación existía un total de 30 individuos vacunados contra la gripe, ninguno de los cua-

les sufrió la enfermedad, lo que reduce la población hipotéticamente expuesta a 203. Suponiendo que todos los procesos gripales acudieran a revista de enfermería y fueran registrados como tales, el número total de afectados fue, como hemos dicho, de 65, que sobre una población de 203 refleja una afectación del 32 por 100, lo cual condujo, lógicamente, a algún que otro quebradero de cabeza para la redistribución del personal operativo.

Días de febrero	Cuadros totales de gripe	Situación	CATEGORÍA DE LOS REBAJADOS					
			M.º 2.ª	M.º 1.ª	C.º 2.ª	C.º 1.ª	Subof.	Ofic.
1	7	3 RTS 4 SER	1	1				1
2	9	1 RTS 8 SER		1				
3	8	5 RTS 3 SER	2	1			2	
4	7	1 RTS 6 SER					1	
5	0							
6	3	3 RTS				1		
7	4	2 RTS 2 SER			1	1		
8	2	1 RTS 1 SER			1			
9	2	1 RTS 1 SER				1		
10	1	1 RTS				1		
11	1	1 SER						
12	2	2 SER						

Hay que resaltar, una vez más, la estrecha relación existente entre la evolución de la epidemia y el lugar donde se produjo, ya que un buque, aparte de suponer por definición un espacio vital reducido para tal número de individuos, posee sistemas de ventilación y refrigeración comunes que posiblemente facilitarán el contacto del virus con la dotación, influyendo decisivamente en la patología del proceso.

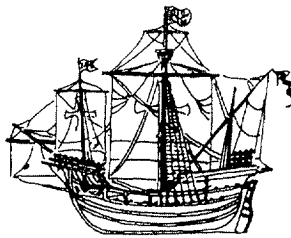
Todo lo anterior nos hace pensar, finalmente, en la definitiva eficacia y necesidad de la vacuna antigripal en situaciones como la descrita, donde más que nunca el médico militar agradece el clásico aforismo de «Más vale prevenir...».

RTS: Rebajado de todo servicio.
SER: Servicio.

Dotación: 233
Distribución de la dotación:

Marineros de segunda (M.º 2.º).....	65
Marineros de primera (M.º 1.º)	57
Cabos segundos (C.º 2.º)	8
Cabos primeros (C.º 1.º):.....	45
Suboficiales (SUBOF.).....	36
Oficiales (OFIC.).....	19
Maestro de cocina.....	1
Segundo comandante.....	1
Comandante.	1

Salvador ENRIQUE SÁNCHEZ
Teniente Médico





Don Manuel Montes de Oca (1803-1841). Autor: J. Verdagué.



HISTORIAS DE LA MAR

DON MANUEL MONTES DE OCA, MARINO Y POLÍTICO



POCO conocida es la biografía de este personaje, que, si sus comienzos fueron los de oficial de la Armada, bien pronto dejó su brillante carrera para participar en la política. «Tanto por el excelente concepto que gozaba como oficial subalterno de la Armada, cuanto por lo que figuró en la esfera política y por el trágico fin con que terminó su carrera y su vida» (Galería biográfica..., F. de Paula y Pavía).

Nació don Manuel Montes de Oca y García de la Torre en Medina-Sidonia (Cádiz) el 26 de diciembre de 1803; fueron sus padres don Francisco Montes de Oca y Villacreces y doña María Josefa García de la Torre.

Cuando contaba seis años de edad, la ocupación de su pueblo por las tropas napoleónicas forzó a su familia a abandonarlo, refugiándose en la entonces Isla de León (hoy San Fernando), donde comenzó los estudios primarios que acabó

en su pueblo natal, ya libre de la invasión enemiga. Razones familiares —un hermano de su padre, don Juan, pertenecía al Cuerpo General de la Armada— le hicieron aficionarse a los temas marineros, que le llevaron a ingresar en enero de 1821 en la Academia de Guardias Marinas, como tal, en San Fernando (capital del Departamento Marítimo de Cádiz).

Concluidos los estudios elementales de su carrera, con gran aprovechamiento y «sacando siempre en los exámenes la nota de sobresaliente», embarcó al año siguiente en la fragata *Sabina*, del mando del capitán de fragata don José María Chacón (19-IV-1822), con la que cruzó los cabos de San Vicente y Santa María a fin de proteger a los barcos procedentes de nuestros dominios americanos, desembarcando, por enfermedad, y pasando con licencia a Medina-Sidonia, donde durante el tiempo de su convalecencia se dedicó a estudios literarios. Ya recuperada su salud, embarcó en la corbeta *Aretusa* (1-VIII-1822), en Cádiz, dando a la vela con destino a Vigo, con el fin de cruzar las costas de Galicia y Cantabria, apresando en la ría de Bueu (Pontevedra) una barca pirata con los botes de la corbeta, uno de los cuales lo mandaba el guardia marina Montes de Oca.

El 15 de enero de 1823 embarcó en la fragata *Diamante*, en Cádiz, de donde salió para Ferrol, con objeto de embarcar al general don Francisco Dionisio Vives, nombrado capitán general de la isla de Cuba, arribando a La Habana el 15 de marzo siguiente; en esta ciudad transbordó a la corbeta *María Isabel* (15-VII-1823), del mando de don Juan Bautista Topete y Viaña, quien, en certificado expedido en La Habana, el 22 de mayo de 1826, manifestaba que:

«El guardia marina D. Manuel Montes de Oca, ha estado á mis órdenes embarcado en la corbeta *María Isabel*, uno de los buques que componían la división de mi mando, con destino á socorrer el castillo de San Juan de Ulúa, el año 1824, y como en dicho buque tuviera arbolada mi insignia por ochenta días consecutivos, ellos me proporcionaron conocer muy inmediatamente al precitado Guardia Marina, y en su consecuencia augurar que reúne conocimientos facultativos, mucho más allá de los que se piden á su Clase, y muy suficientes para desempeñar otros Superiores, y que en dcha. Campaña contrajo el mérito particular, de en la noche del veinte y cuatro de Diciembre sobre un tiempo que rindió á tronco la verga mayor de dcha. corveta, y que la marinería dentro de la cofa se celaba salir á las maniobras que esta avería mandaba, Montes de Oca tomó la tabla de jarcia, subió á aquella, y con su ejemplo animó á los marineros, cuya acción, hija de su arrojo y serenidad, lo recomiendan particularmente, haciéndose acreedor pr. lo dcho. al aprecio de sus Gefes, que deben esperar sacar dél, con el tiempo un oficial que sea muy útil al Servicio de S. M., y que haga honor al Cuerpo en que há emprendido su carrera...»

Esta heroica acción tuvo su premio; tanto el comandante de su buque como el jefe de la división recomendaron eficazmente a Montes de Oca, concediéndosele por el Rey, «Por este brillante hecho marineró», la cruz de la Diadema Real de Marina (17-XI-1827).

De regreso a La Habana el jefe de escuadra don Miguel María Gastón de Iriarte, comandante de este apostadero, lo habilitó de oficial, transbordando a la *Zafiro*, mandada por el teniente de navío don Antonio Valera; reunida ésta a otros buques, se formó una división mandada por el capitán de navío don Ángel Laborde, que, en dos ocasiones, llevó tropas, víveres y pertrechos a los defensores de San Juan de Ulúa, con grave peligro, ya que siempre estuvieron al alcance de la artillería de los insurgentes mejicanos. En todos estos servicios demostró Montes de Oca sus «cualidades de un esforzado marino». Salió la *Zafiro* de La Habana, ahora del mando del capitán de fragata don Agustín Waters Horcasitas, escoltando un numeroso convoy de barcos mercantes, sufriendo ésta una importante avería al abordarse con uno de los mercantes, el *Gran Turco*, de cuyas resultas desarboló el trinquete y quedó malparado el bauprés, lo que obligó, ante la gravedad de la situación, a que el comandante convocara junta de oficiales para acordar la resolución conveniente; aunque la mayoría opinaron debía abandonarse al convoy y arribar a Puerto Rico, Montes de Oca, aún guardia marina habilitado de oficial, que como tal tenía derecho a voto, «combatió fuertemente esta medida y de tal modo esforzó sus razones y tal confianza tenía en su juicio é inteligencia el Comandante, que adoptó sin vacilar su atrevida resolución»; para demostrar que lo razonado por él era lo debido, trabajó incesantemente «en armar las bandolas y reparar del modo posible las averías». Para colmo de desgracias apareció un velero colombiano, el *General Soublet*, que comenzó a dar caza al convoy; enemigo peligroso por su mayor porte y andar, sin embargo, la *Zafiro* se batió denodadamente, obligándole a retirarse y consiguiendo que el convoy continuara viaje.

Su comandante, don Agustín Waters, expidió, desde La Coruña, con fecha 12 de septiembre de 1827, el siguiente informe:

«Que durante el tiempo que mandó la corbeta *Zafiro*, desde el 15 de junio de 1825 hasta fin de enero de 1826, estuvo embarcado en ella el Guardia Marina habilitado de Oficial D. Manuel Montes de Oca; y desde el primer día bi confirmados los sobresalientes informes que me habían dado de su persona; experimentando constantemente en él, una conducta exemplarísima é irreprehensible, un celo y exactitud en el cumplimiento de su obligación poco comunes, y unos conocimientos facultativos muy superiores á su corta graduación y edad, y son comparables con los de un buen Teniente de Navío, tanto en la parte marinera como en la Científica del Pilotage y Astronomía, cuyas operaciones heran su incesante ocupación. Esta asiduidad al trabajo, acompañada de sus extensos conocimientos, subordinación, y demás virtudes que le adornan, me hicieron poner en él la mayor confianza que tubo ocasión de acreditar en la

penosa campaña desde la Havana á Cádiz en Vandolas de resultas del Desarboló sufrido en el Canal de Bahama la noche del 27. al 28. de Junio, en cuya ocasión contribuyó eficazmente con sus esfuerzos á armar las Vandolas y demas Trabajos marineros que ocurrieron en aquel desastroso incidente, sin descansar hasta quedar concluída la faena. Igual espíritu y serenidad manifestó las noches del 2. y 7. de Julio sig.^{te}, en que batimos al Bergantín Insurgente *Souplet*, que con obstinación siguió al Comboy durante doce noches consecutivas, que estubimos con las armas en la mano, y en una palabra, no me ha dejado q.^e desear excediéndose siempre asimismo en cuantas ocasiones lo ha ocupado, y distinguiéndose entre sus compañeros. El honor á la verdad y justo tributo á tan excelentes qualidades me impulsan á dar éste atextado á fin de que pueda hacerlo constar donde le combenga.»

Pasó la *Zafiro* a Cádiz, donde atracó, embarcando sucesivamente en los buques *Diana* (30-I-1826), *Forastera* (13-II-1826), pasando a continuación al arsenal de La Carraca (25-V-1827), embarcando después en la goleta *Nueva María* y después en la fragata *Perla*; de ésta de nuevo a La Carraca (14-III-1828), y en 1 de abril de dicho año embarcó en la fragata *Restauración*.

Habiéndosele concedido licencia para su pueblo natal, continuó allí con los estudios literarios, publicando en el «Diario de Cádiz», varios trozos de poesías, traducidas de las «Églogas» de Virgilio; escribió también una oda «llena de ternura y sencillez á su amigo y preceptor el cura párroco de Medina», así como una sátira «contra la manía de las óperas, llenas de graciosos sarcasmos en fáciles y bien combinados tercetos».

El 31 de mayo de 1828 ascendió a alférez de navío. Sus informes reservados decían que:

«Es de un talento muy despejado y claro aplicado sobre manera, con mucha dispos.^{on} p.^a todo; y en la teoría de la naveg.^{on} y maniobra muy sobresaliente...»

Navegó durante cuatro años en varios buques, embarcando en el bergantín *Realista*, del mando del teniente de navío don Juan de Dios Sotelo; conoció al entonces brigadier don Baldomero F. Espartero, que pasaba a Palma de Mallorca de guarnición, con quien adquirió una gran amistad; pronto veremos cómo acabó esta «gran amistad».

De regreso al departamento de Cádiz fue nombrado ayudante personal del capitán general del mismo, don José de Quevedo y Chieza, a quien sucedió don Cayetano Valdés, quien, conociéndole «como oficial de luces é instrucción», lo propuso a los electores de Cádiz, como electo procurador para los estamentos que iban a formarse, siendo elegido como tal y pasando a Madrid como procurador.

En 21 de octubre de 1834 ocupó su escaño en el Estamento, militando desde un principio en el partido moderado, siendo su primera intervención como ora-

dor en la sesión del 6 de noviembre, discurso que fue muy elogiado; también intervino en otros debates, principalmente en los que se referían a su profesión de marino. De nuevo fue elegido en una segunda legislatura, siendo nombrado secretario del Estamento de procuradores.

En tanto, el 12 de mayo de 1839, había ascendido a teniente de navío.

Por entonces se discutía sobre la cuestión «de si para el gobierno superior de la Armada convenía existiese Dirección General o Junta Superior que hiciese sus veces», de la que ya se habían dado varios informes, entre ellos los del bailío frey Antonio Valdés, cuya consecuencia fue suprimir la Junta sin restablecer la Dirección General, dividiéndose los negociados y creando cuatro secciones; de una de las cuales fue nombrado jefe don Manuel Montes de Oca, a quien se le achacaba ser el autor de esta reforma. Se creó el Consejo de Marina, que presidía el ministro, siendo sus componentes los cuatro jefes de las secciones.

Continuando con sus actividades como procurador, se opuso al voto de confianza que solicitaba Mendizábal, siendo disuelto el Estamento de procuradores, no figurando en las siguientes elecciones y continuando como jefe de sección del Ministerio de Marina.

Elegido diputado en las Cortes del 15 de mayo, antes de que éstas se reunieran, estalló el motín de los sargentos en La Granja de San Ildefonso, que obligó a la reina gobernadora a jurar la Constitución de 1812, variando la política llevada hasta entonces y, con tal motivo, cambió el gobierno superior de la Armada, cesando también Montes de Oca en su cargo para ser destinado al departamento de Cádiz, donde continuó dedicado a sus estudios literarios.

Aprobada por las Cortes, ahora llamadas Constituyentes, la Constitución de 1837, fueron convocadas elecciones generales, en las que Montes de Oca fue elegido diputado por la provincia de Cádiz, pasando a Madrid a ocupar su cargo. Siendo mayoría el partido moderado, se formó un ministerio presidido por don Narciso de Heredia, conde de Ofalia, y fue por entonces cuando Montes de Oca pidió y obtuvo su retiro como oficial de la Armada, cesando en su destino de jefe de sección del Ministerio de Marina, para apoyar en las Cortes al nuevo ministerio «y haciendo oír su voz en cuestiones graves, en que se patentizaron nuevamente su buen talento, su vasta instrucción y su honradez y severos principios».

El 16 de noviembre de 1839 fue nombrado ministro de Marina, Comercio y Gobernación de Ultramar, siendo presidente del gobierno don Evaristo Pérez de Castro.

No es aquí del caso referirnos a los sucesos ocurridos durante esta época y sí sólo a que, disueltas las Cortes por dicho gobierno, fueron convocadas elecciones para el 18 de febrero de 1840. No pareció bien esta convocatoria al capitán general Espartero, hecha sin habersele consultado antes a él, apareciendo en los periódicos días después un comunicado del brigadier Linaje, secretario particular del duque de la Victoria; dio esto motivo a un enfrentamiento entre

el gobierno y aquél, general en jefe del Ejército a la sazón, intentado éste tomar severas medidas contra Espartero a lo que se opuso la reina gobernadora.

Entre tanto, Montes de Oca, como ministro de Marina, dictaba disposiciones importantes para el buen gobierno y administración de la Armada.

Pasemos por alto los desgraciados sucesos acaecidos desde el 18 de febrero, en que se inauguraron las Cortes por Doña María Cristina, con una mayoría perteneciente al partido moderado y una minoría discol y feroz, enemiga de éste, cuando con motivo de la cuestión de las actas, el 24 de dicho mes, el populacho pretendió invadir el Congreso, agrediendo al gobernador civil de la provincia, que tuvo que refugiarse en este edificio. Fue entonces cuando Montes de Oca, recordando su antigua profesión de marino, al frente de unos cuantos milicianos nacionales y agentes del orden público, logró detener a los desmandados revolucionarios; con esta acción de valor cívico se ganó el aplauso general, habiendo demostrado, además de su condición de hombre público, la de persona «de acción y de arranque».

La guerra carlista y la manifiesta enemistad entre el gobierno y Espartero iban aumentando día a día, hasta el punto que por un incidente, que no es aquí del caso referir, Montes de Oca, en el Congreso, tomó la palabra para recriminar la conducta de aquél, pidiendo su cese como necesario, expresándose así:

«Acceder á las ambiciosas exigencias del Duque de la Victoria valdría tanto como arrancar la corona de las augustas sienas de la Reina para ponerla en la cabeza de Espartero: mi deber es advertir á S. M. el precipicio en que se quiere hundir á la Monarquía y antes que autorizar tal despojo, ni autorizarlo con mi presencia, dejaré un puesto que no pudiera conservar sin el sacrificio de mi honor.»

Sin embargo, de acuerdo con lo manifestado por Montes de Oca, la mayoría de los ministros, e incluso la reina gobernadora, no consideraron prudente adoptar tal resolución; se produjo una crisis ministerial, cuyo resultado fue el cese de los ministros de Marina, Gobernación y Guerra, volviendo Montes de Oca a ocupar su escaño como diputado.

Los acontecimientos se precipitaron, produciendo, entre otras cosas, la caída del ministerio de Pérez de Castro, forzando a Doña María Cristina a renunciar a su gobierno, siendo nombrado regente del Reino don Baldomero F. Espartero, disolviéndose las Cortes y entrando a gobernar el partido progresista.

Estos sucesos obligaron a Montes de Oca a exiliarse en París, donde, desde un principio, comenzó a conspirar. Bajo la presidencia de Doña María Cristina se organizó un gobierno provisional que debería ponerse al frente de un levantamiento general en España; lo componían don Francisco Javier de Istúriz; don Diego de León, conde de Belascoáin y don Manuel Montes de Oca.

Fijado para octubre de 1841 el levantamiento contra Espartero, el general O'Donnell fue el primero que en Pamplona, al frente de unas tropas, dio el grito de insurrección, apoderándose de la ciudadela; le secundaron en Madrid, don Manuel de la Concha y don Diego de León, que fracasaron, siendo fusilado el conde de Belascoaín. En cuanto a Montes de Oca, se le había encomendado la sublevación en las provincias Vascongadas; así lo efectuó en Vitoria, donde formó una Junta revolucionaria de la que fue nombrado presidente, dando unas proclamas y manifestando una gran actividad. Sin embargo, al enterarse del fracaso en Madrid y de que el general O'Donnell había salido de Pamplona para Francia el 18 de octubre, acompañado del general Piquero y de los vocales de la Junta, se retiró ante la persecución del general esparterista Rodil, que había publicado un «sanguinario bando» en el que, en nombre del gobierno, «ofrecía diez mil duros por la cabeza de Montes de Oca». Solo y traicionado, no queriendo comprometer a los pocos leales que le habían quedado, quiso que le dejaran al llegar a Mondragón, a lo que éstos se negaron hasta llegar a Vergara; allí encontró alojamiento, donde «se desnudó y durmió profundamente en su tranquilo lecho».

De nuevo la traición cayó sobre él; algunos de sus acompañantes, temerosos de la triste suerte que les aguardaba y codiciosos por la recompensa ofrecida por el general Rodil a quien lo aprehendiera, le abandonaron y salieron a la calle gritando «¡Zurbano! ¡Zurbano!» (1), que despertaron al resto de sus acompañantes, huyendo, dejando escapar a estos traidores que sólo deseaban la entrega de Montes de Oca; despertóse éste, encontrándose con dos hombres armados al lado de su cama, a los que preguntó qué intención tenían para con él: «¿Qué me queréis?» —les dijo con voz serena—, y viendo sus intenciones añadió: «estoy pronto, vamos». Se vistió y saliendo de Vergara lo llevaron fuera del camino Real, por senderos y trochas, hasta llegar a Vitoria; allí recibió la visita del capitán general y del jefe político, quien manifestó a dicha autoridad militar que no consideraba segura la prisión, a lo que éste, el general Alesón, le demostró su desdén y desprecio a tal indicación.

Le fue tomada por un jefe militar una declaración indagatoria, contestando con voz tranquila y serena a las preguntas que se le hicieron: «Que se llamaba Manuel Montes de Oca, y había sido Oficial y luego ministro de Marina, que sus principios políticos eran la Reina Doña Isabel II, las leyes fundamentales del país y la Regencia de Doña María Cristina de Borbón, puesto que jamás había aceptado como válida la llamada única del Duque de la Victoria». Al presentarle los documentos y proclamas que había dado durante el corto

(1) ZURBANO, Martín (1788-1845): célebre guerrillero durante la guerra de la Independencia, de ideas liberales. Durante la primera guerra carlista tomó parte activa, llegando a alcanzar el grado de mariscal de campo; amigo de Espartero, combatió a los «moderados» a sangre y fuego; ése era el motivo por el que gritaban los traidores a Montes de Oca, para sembrar la confusión. Acabó sus «andanzas» también fusilado, acompañado de sus dos hijos, el 21 de enero de 1845.

tiempo de su mando en las provincias Vascongadas, reconoció como suyas las firmas de éstas, ratificándose en su contenido y añadiendo que él «no era rebelde ni traidor; que rebeldes y traidores eran los que, cargados de beneficios por una Reina, la habían colmado de ultrajes y arrancando su autoridad; mientras él, para volverle su poder legítimo, había usado de los mismos medios que había empleado el Duque de la Victoria para despojarla». Se le preguntó «si tenía cómplices», respondiendo que «todos los corazones leales eran cómplices suyos en su noble intento; que era individuo de un Gobierno provisional que no llegó á constituirse, y que su honor de caballero le impedía revelar nombre alguno».

Acabado este interrogatorio, tras tomar algún alimento, durmió tranquilamente «como si no fuera el último sueño de su desventurada vida».

A las siete de la mañana le despertó el jefe comisionado, que le manifestó «se le iba á poner en capilla para fusilarlo á la una»; después entró a verle el general Alesón, así como un sacerdote. Ante éstos, Montes de Oca «pidió mandar el fuego de la escolta», a lo que el general no le puso reparo, no así el sacerdote confesor, quien se opuso a tal mandato «como contrario á la religión y á la moral»; en vano intentó convencerle de que esto no tenía apariencia de suicidio, por lo que tuvo que limitarse a darle el encargo a los soldados que iban a fusilarle, «que no por falta de valor dejaba de mandarlos en sus últimos momentos».

Aturdido el general ante tanto valor, salió del aposento, quedándose solo Montes de Oca, que durante varios minutos permaneció con la cabeza inclinada sobre sus manos, sin duda, meditando sobre su trágico fin, dedicándose después al arreglo y aseo y disponiendo su testamento, cumpliendo después con los últimos deberes de la religión, «con la humildad de un cristiano y el esfuerzo de un caballero».

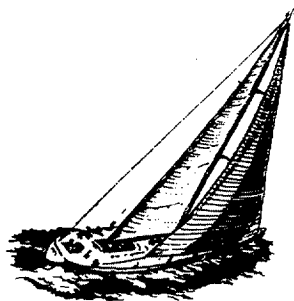
Avisado por el redoble de un tambor de que había llegado el momento del fatal desenlace, Montes de Oca, acompañado de su confesor, pasó al carruaje que los iba a conducir al lugar donde sería fusilado, saludando tranquila y cortésmente a los escasos curiosos que se hallaban en la puerta de la prisión. Llegados al citado lugar, Montes de Oca bajó tranquilo del carruaje, dándole la mano para ayudarle al confesor, oyendo después sus últimas exhortaciones. Ya delante de el piquete, «con firme acento y sereno semblante gritó: «¡Viva Isabel II!, ¡Viva la reina Gobernadora!». No había acabado de pronunciar estas palabras cuando una descarga puso el punto final; «tres balas entraron en el vientre y atravesaron el cuerpo de la víctima»; aún así «se mantuvo firme como una roca, guardadas sus manos hasta entonces en los bolsillos del gabán»; por segunda vez dispararon los soldados, que le dieron en el pecho; vaciló un momento, hasta que cayó bañado en sangre, dándosele después el tiro de gracia, con el que falleció.

«Así pereció á los 36 años de su edad D. Manuel Montes de Oca, de varia y selecta instrucción, de valor firme, pundonoroso, religioso y tal que merecía

la elevación á que con bastante rapidez llegó en su carrera. Eran excelentes sus condiciones privadas, y el pormenor de la catástrofe que puso fin a sus días aumentó las simpatías é interés por su persona. Así la Armada recuerda siempre con aprecio y con dolor su memoria.» (Galería biográfica..., Francisco de Paula y Pavía).

Don Benito Pérez Galdós, en sus «Episodios Nacionales» (tercera serie), titula a uno de ellos *Montes de Oca*; por algo sería.

José FERNÁNDEZ GAYTÁN





La foto muestra la larga cola que se formó en Santander, a pesar de la inclemencia del tiempo, para visitar el transporte de ataque «Aragón» en su escala en aquella capital el pasado mes de julio, durante el viaje de instrucción con alumnos de la Escuela Naval Militar. Es una prueba fehaciente del aprecio e interés por la Armada que el público de aquella ciudad —como tantas otras— demuestra siempre que se presenta la ocasión. Foto: Bravo Vila.



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.

24.257.—Hace cien años

Comienza el cuaderno de diciembre de 1895 con un artículo titulado *Electrodinámica elemental*, «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 anterior cuaderno. Sigue *La táctica naval moderna*, «Opiniones de la prensa inglesa», tomado de «Le Yacht»: «Habiendo resumido hace poco las opiniones más generalmente aceptadas en Inglaterra sobre la cuestión de la táctica moderna, nos ha parecido que no sería menos interesante investigar cuál es, referente á dicho asunto, la opinión prevalectante en los centros marítimos americanos...». *Vocabulario de las pólvoras*

y *explosivos modernos* es continuación de anteriores cuadernos; sigue con «Cohetes» hasta «Explosivo Reuland». *Las chimeneas de los buques de guerra*, tomado de «Le Yacht»; la preocupación por «los efectos de la artillería de t. r. contra los levantamientos de los buques de guerra. Entre éstas se encuentran, sin duda, las chimeneas...». Sigue *La Marina de guerra en la isla de Cuba*, por N. F. C.: «Nuestra Armada, ahora como siempre, contribuye poderosamente y de manera decisiva para afianzar la integridad del territorio, consolidando la gloriosa tradición española, de tan sublime concepto, en la historia de las naciones». *Los vientos y las corrientes del mar*, por el general H. de Mathiesen, tomado de la «Revue Maritime»; se trata de unas «consideraciones sobre las observaciones directas relativas á la teoría del viento...». *Física de Globo*, «Sobre la construcción de nuevas cartas magnéticas del globo, llevadas á cabo bajo la dirección del centro de longitudes. Nota de M. de Mernardieres, presentada por M. A. Cornu». «El estudio del magnetismo terrestre, íntimamente ligado al de los fenómenos más interesantes de la *Física del Globo*, ha tomado desde algunos años gran vuelo en Europa y en los Estados Unidos de América», donde «numerosos observatorios permanentes y accidentales se han creado, y mediante las determinaciones magnéticas llevadas á cabo... se han levantado cartas magnéticas regionales de una exactitud frecuentemente irreprochable». *Trasmisiones de órdenes á bordo. Telégrafos indicadores eléctricos*, por el capitán de fragata don Joaquín Bustamante, *Necrología*, del vicealmirante don Valentín de Castro Montenegro.

Noticias Varias, entre otras: «Los cañones monstruos en los Estados Unidos», tomada de «Echo des Mines»: «Se hacen preparativos en la fábrica de cañones del arsenal de Waterliet, en West Troy, en vista de la fabricación de los cañones de mayor calibre que existen en el mundo».

Berlín, puerto de mar, «La inauguración del canal del Báltico ha despertado en Alemania proyectos tan ambiciosos como el de convertir á Berlín en puerto de mar». *Numeral*, «Por Real Orden de 18 de noviembre último se ha dispuesto se asigne al cañonero *Delgado Parejo*, adquirido por la colonia española residente en Nueva York, la numeral 69 y la señal distintiva GRBD.». *Bibliografía*, con la reseña de varios libros y periódicos españoles y extranjeros. *Índice general alfabético por autores y por materias del tomo XXXVII de la REVISTA GENERAL DE MARINA*. *Apéndice*, con disposiciones relativas al personal de los distintos cuerpos de la Armada hasta el día 22 de noviembre de 1895. Algunos cuadros acompañan al cuaderno.

J. F. G.

24.258.—Cacharrería



Los navegantes holandeses Willem Schouten y Jacob Lemaire consignaban el 17 de julio de 1616 en su diario:

«... por la mañana vinieron tres canoas de negros, del todo desnudos, con grande copia de cocos y plátanos... y algunas ollas de barro que de españoles habían habido...»

Los españoles a que se referían eran los de la nao *San Juan*, que al mando de Íñigo Ortiz de Retes habían explorado concienzudamente aquellos parajes, al norte de Nueva Guinea, en busca de una derrota austral de regreso al Nuevo Mundo, recalando en la misma isla de Mo (hoy Liki) en la víspera de San Juan de 1545, sin que desde entonces fuera visitada por ningún europeo. Los nativos papúas eran tan primitivos que desconocían incluso el viejo arte de la alfarería, pero tan delicados y cuidadosos como para conservar sin daño durante setenta y un años aquellas ollas de barro. Gente afable y pacífica, sin duda, que bien podían presumir de no haber roto un plato en su vida... o una olla.

G. Y.

24.259.—Elogios



El escritor e incansable viajero suizo, Denys Choffat, al referirse en su libro *La Marina española conquistó el Océano Pacífico*, dice que los navegantes españoles fueron los primeros en descubrir gran número de islas de éste, expresándose así:

«La bandera de Castilla fue la primera que apareció en el Pacífico. Los primeros europeos que lo atravesaron fueron los marinos españoles cuyos barcos navegaron por sus aguas mucho antes de hacerlo los de otras naciones. Estos españoles fueron los del Emperador Carlos V Rey de España, en el año 1520. Lo hicieron 250 años antes que los famosos navegantes ingleses Wallis y Cook o el francés Bougainville, cuyos nombres dejan en la sombra o el olvido los de aquellos primeros abnegados nautas y conquistadores de los Mares del Sur.

En los siglos XVI y XVII, tiempos heroicos de la navegación de altura, para hacerse a la vela en la inmensidad del Océano Pacífico hacía falta tener espíritu de aventura, ser hombre intrépido dispuesto a padecer hambre, sed y enfermedades, afrontando mares desconocidos y sus temporales contra los cuales las naves tenían pocas defensas.

...Los primeros navegantes españoles fueron unos hombres excepcionales, forjados en el mar, y al rescatar sus figuras del olvido se les rinde un homenaje de justicia.

El autor de estas líneas que vivió varios años en Polinesia Oriental, en aguas del Pacífico, ha intentado recordar en un solo libro el conjunto de los viajes y navegaciones de los españoles en el Mar del Sur durante los siglos XVI al XIX, basándose para ello en hechos históricos indudables relatados por los que fueron artífices de las memorables jornadas de tiempos pasados.»

Fallecido el año 1989; «dans son testament, il nous demande de vous donner ces trois livres en son nom, c'est ce que je fais aujourd'hui, pour respecte ce vole volonté», carta al Museo Naval de madame Jaulette Choffat, desde Crissier (Suiza).

J. F. G.

24.260.—Condecoración



Con fecha 1 de enero de 1816 se concedió una *Cruz de Distinción* «para los que desde sus apostaderos, con buques sueltos ó escuadras, contribuyeron al feliz éxito de las operaciones en la última guerra». Se trata, como es natural, de la guerra de la Independencia (1808-1814).

L. F. F.

24.261.—Pacotilla



Así se llamaba a la «porción de mercancías que los marineros y oficiales de mar podían embarcar de su cuenta, libres de flete, hasta el valor de su salario en aquel viaje».

La acepción actual más común de esta palabra (cosa de inferior calidad o defectuosa) nos da una idea de lo que daba de sí el salario de aquella gente.

G. Y.

24.262.—Presa



En la guerra de España contra los Estados Unidos, en Filipinas, en 1898 nuestro cañonero *Elcano*, apresó a la fragata mercante americana *Sawannah* (1), cargada con 1.640 toneladas de carbón. Más no se pudo hacer: nuestras fuerzas navales, destacadas a tan gran distancia de la metrópoli, estaban orientadas para hacer la guerra contra los moros piratas. Alguna otra misión internacional, sencilla, sí podrían acometer. No teníamos allá una flota de combate moderna capaz de enfrentarse con la americana, reunida exprofeso, en este caso, para destruir a la española... El 1 de mayo habría de ser hundida la anticuada escuadra del contralmirante Montojo en fácil combate; fácil para los americanos, con artillería de mayor alcance y de tiro rápido, en buques además protegidos.

Es la ventaja que tiene quien escoge el lugar y el momento para la agresión y más si posee el potencial de la gran nación americana. En tal circunstancia sólo quedaba el heroísmo a los nuestros.

En tiempos más modernos, las fuerzas navales americanas destacadas, precisamente en Filipinas (1935), sus tripulantes se titulaban «flota de los suicidas». «Nihil est novum sub sole». Se cernía sobre ella la gran amenaza japonesa.

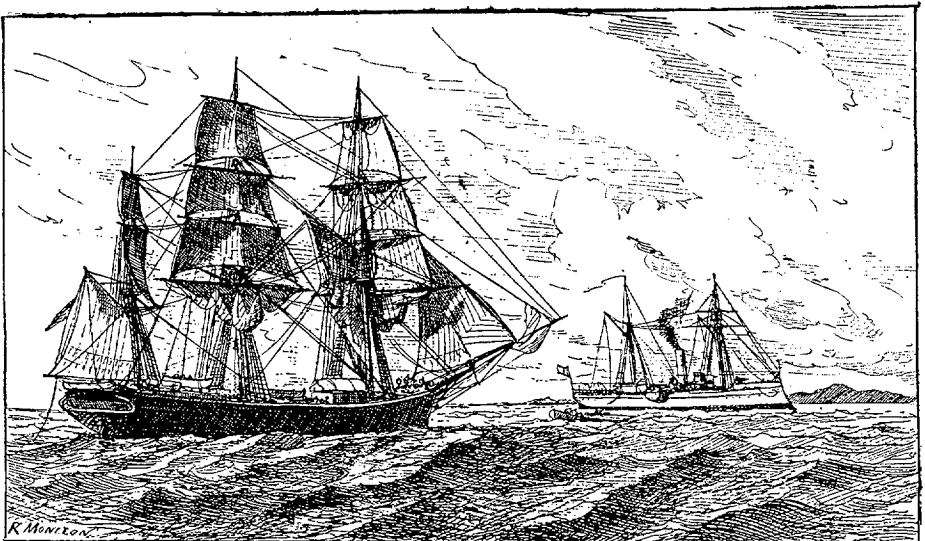
(1) Probablemente, *Savannah*.

C. M.-V.

24.263.—Buque fantasma



La conocida leyenda del holandés errante, condenado por un horrible pecado —según unos, un homicidio; o al decir de otros, una blasfemia— a navegar eternamente en su negro y siniestro buque sin más compañía que el mismísimo demonio, con el que se veía obligado a jugar incesantes partidas de dados que siempre perdía (pues ya se sabe que lo propio de Satanás es hacer tram-



«El cañonero español *Elcano*, apresando á la fragata americana *Sawannah*, cargado de carbón en aguas de Filipinas».

pas), e intentando una y otra vez montar el cabo de Buena Esperanza, sin conseguirlo jamás al perder siempre la virada, fue objeto de diversas interpretaciones literarias culminando en el exaltado romanticismo de la ópera wagneriana que, finalmente, le dio piadoso final redimiéndole por el amor.

Esta tétrica historia, muy popular en el norte de Europa —aunque menos en nuestras latitudes—, que ha llegado a servir para designar una clase de vela olímpica, tenía, sin embargo, antecedentes reales en buques que desaparecieron sin dejar rastro, u otros que quedaron a flote tras haber sido abandonados por sus tripulantes o exterminados éstos por alguna epidemia. Uno de ellos fue la fragata *Santa Catalina*.

Formaba ésta parte de la segunda expedición que bajo el mando de Álvaro de Mendaña descubrió, entre otras islas, las Marquesas y las Santa Cruz, tras intentar sin éxito el redescubrimiento de las Salomón de su anterior viaje. Al mando de su propietario Alonso de Leiva, la fragata desapareció en diciembre de 1595 (hace justo cuatrocientos años) entre las Santa Cruz y las Marianas, pero arribó a Filipinas, nadie supo cómo, dando en la costa donde fue hallada «con todas las velas arriba, y la gente muerta y podrida». El más podrido de todos, por cierto, era el cadáver del propio adelantado Mendaña, muerto en Nendo o Ndeni (Santa Cruz) y enterrado, según su deseo, en la iglesia por él mismo fundada, pero exhumado por su viuda Isabel de Barreto, quien ordenó embarcarlo en la fragata. (Ella, por si acaso, viajó en otro barco).

Macabra y espeluznante aventura que dio pábulo a toda clase de conjeturas, sin excluir la intervención diabólica.

G. Y.

24.264.—Escuadra de Cantabria



Los vecinos de San Vicente de la Barquera —una de las Cuatro Villas de la Mar de Castilla— acudían siempre prestos con sus barcos al servicio del rey, por lo que eran favorecidos de continuo con las gracias de la Corona, que les otorgaba privilegios que no disfrutaban otras poblaciones. Así,

por ejemplo, el Rey Don Fernando III el Santo, en 1241 otorgó a esta noble Villa el privilegio por el cual se le eximía de pagar portazgos o derechos que se pagan por pasar por un sitio determinado de un camino. Otro ejemplo es el Real Decreto dado en San Lorenzo de El Escorial en 1607, en el que se dispone que la escuadra formada en 1600, que se había llamado de Vizcaya y después de Guipúzcoa, se denominase de Cantabria: «pues este nombre tan antiguo y estimado abraza a Guipúzcoa, Vizcaya y las Cuatro Villas de la costa de la Mar y su distrito, que son las tres de donde han salido los navíos y gente de mar y mucha de la guerra de que ahora está compuesta la dicha escuadra, y de donde saldrá de ordinario la gente que fuera menester para su conservación».

J. L. T.

24.265.—Quevedo



Durante el tiempo en que fue secretario del duque de Osuna, don Pedro Téllez Girón, virrey de Sicilia y luego de Nápoles, Quevedo fue su brazo derecho. Fue llamado por el duque, conocedor de sus cualidades (entre ellas la audacia, sólo comparable con la suya propia).

Venecia era la enemiga de España en el campo de influencias y oposiciones que era Italia... Tomamos el relato de Tomás Borrás, biógrafo de Quevedo:

«Se planeó raptar al Dux, nada menos que en pleno ejercicio y manifestación de poder, el día que en el *Bucentauro* celebraba sus nupcias con el mar. Ello había de hacerse el día de la Ascensión, el 17 de mayo de 1618. Quevedo organizó la conjunción sobre Venecia de los grupos armados que habían de dar el golpe de mano; y lo hizo muy bien. Pero la Señoría tenía muy buenos medios de Inteligencia y se enteró del plan; las precauciones que tomó hicieron ver que aquél no se podría llevar a cabo. Hubo que evacuar por mar los reunidos para realizarlo, menos los venecianos también comprometidos, que éstos habían de quedarse. La evacuación de los extranjeros tenía que hacerse desde puntos previamente escogidos a los buques de la escuadra de Osuna, que cru-



zaban mar adentro simulando acciones de corso a pesar de no haber estado de guerra entre Venecia y España.

Quevedo, con valor y actividad a toda prueba, hizo posible la antedicha evacuación. Pero él no se fue: volvió a Venecia, capital, vestido de mendigo andrajoso sin ser conocido a pesar de ser zambo y miope: un dechado de audacia. Pudo llegar a Nápoles... No podemos extendernos en los procesos que siguieron. Osuna fue acusado de obrar contra la voluntad del Rey; dicese que éste lo sabía todo, advertido precisamente por Quevedo, de orden del duque, en un viaje que hizo al efecto a Madrid, pero ya con la idea de que si fracasaba había de dejarlos en la estacada.

Dijose en España (para el exterior) que todo había sido un invento de Venecia para atacar a España: «una solemne farsa inventada por el Senado veneciano»...

Tomemos ahora la opinión de Fernández Duro: «Los más de los nuestros —dice— niegan que el duque de Osuna tuviese que ver en el asunto, con sentimiento me aparto de su parecer —historiadores de calidad—, formada mi convicción de haber sido un plan grandio-

so del virrey (de Osuna) que pudo realizarse, el de sorprender y aniquilar con un solo golpe de mano a la ciudad aborrecida (Venecia)» ¿Sugerencia del mismo Quevedo? Dice Tomás Borrás que Quevedo dejó todo escrito en sus «Grandes anales de quince días», mas debió ser en una parte que se sabe no se publicó (no lo encontré en letra de molde)... De cualquier modo «se non é vero, é ben trovato» al decir italiano.

Pero Quevedo era un caballero de Santiago, siempre propicio a tirar de espada, valiente con ella, con la pluma y con el pensamiento, y su claro pensamiento captó y asimió en seguida el de Osuna, sobre el dominio del mar de España y lo mucho que para él estorbaba Venecia, siempre intrigante.

C. M.-V

24.266.—El anciano



Con este cariñoso sobrenombre fue conocido por sus compañeros don Luis

Daoiz y Torres, su cordura, aplomo y forma de ver las cosas, le hicieron acreedor al mismo.

Oficial del arma de Artillería, no es aquí del caso referirnos a su actuación como tal, distinguida siempre, y sólo a la parte «marinera»: su participación en varios hechos navales. Recién terminada la guerra contra la convención francesa por la Paz de Basilea (año 1795), comenzó otra contra la Gran Bretaña, durante la cual, y con motivo del bombardeo de Cádiz por una escuadra del mando del almirante Nelson, se le encomendó a Daoiz, a la sazón teniente, el mando de una «tartana cañonera con hornillo de balarroja» (11-VII-1797), a las órdenes del almirante Mazarredo, encargado de la defensa del puerto y bahía; fue uno de los objetivos principales de Daoiz el navío británico *El Poderoso*, al que atacó averiándolo. De su hoja de servicios sabemos que: «Últimamente el teniente Daoiz, embarcado en el navío *San Ildefonso*, ha hecho dos viajes redondos al continente é islas de América, todo durante la última guerra contra la Inglaterra».

Digamos que el motivo de haber embarcado Daoiz en este navío de 74 cañones al mando del

almirante don Miguel José Gastón de Iriarte, fue la «necesidad observada por el gobierno español de tener que continuar la guerra contra Inglaterra», para proteger y defender nuestros dominios americanos, así como a las flotas que de allí venían a la metrópoli, la escasez de oficiales de la Armada que había, por lo que se recurrió a oficiales de artillería del Ejército de Tierra para cubrir estas bajas; embarcado en el citado navío, sus conocimientos de los idiomas francés, inglés, italiano y latín, le fueron de mucho provecho para relacionarse con oficiales extranjeros.

Como dato curioso, digamos que, en noviembre de 1800, hallándose en La Habana, con el grado de teniente, al leer varias *Gacetas* atrasadas, se enteró, con gran sorpresa por su parte, de que el día 4 de marzo de dicho año había ascendido a capitán de artillería, notificación que no había recibido por encontrarse a la sazón navegando.

El historiador Novella, en sus «Memorias», al referirse a los servicios que prestó Daoiz en Orán (por el año 1781), manifiesta que: «Gravina y todo el cuerpo de Marina le tomó afecto por su capacidad e inteligencia».

De sus dotes de escritor, tenemos un estudio titulado *Método que debe usarse para la enseñanza de la tropa y marinería en los ejercicios del cañón y abordaje*. En cuanto a su personalidad, su trágica y heroica muerte lo atestiguan. Don Antonio Cánovas del Castillo, político e historiador, hizo de él el siguiente juicio:

«El que cree tener una intuición, una voz secreta que le dice que la conciencia de su país, que la justicia, que la razón, el derecho, están con él, que la Patria exige que se levante en armas y abandone otros deberes, ése hace como Daoiz: va derecho á la muerte y ni siquiera se le ocurre salvarse de ella por modo alguno.»

J. F. G.

24.267.—Baños



Son conocidas desde antiguo las virtudes curativas de los de mar, hasta el punto de que cuando empezaron a ponerse de moda el siglo pasado eran aquéllas

y no el simple solaz y esparcimiento (hoy «actividad lúdica») lo que llevaba bañistas a nuestras entonces poco concurridas playas. Un facultativo consideraba en 1888 beneficiosos los baños de mar para las siguientes dolencias, nada menos:

«Quemaduras, torceduras, heridas por aplastamiento, contusiones graves, hemorragias capilares, flegmasías superficiales, neumonías, escrofulismo, irritaciones catarrales, neurosis, histerismo, epilepsia, tétano hidiopático, delirio nervioso, palpitaciones, manía, melancolía, *delirium tremens*, ninfomanía, priapismo, el cólera, anafrodisia, tos espasmódica, incontinenia de orina, pirexias, tífus, hipertermia, formas crónicas de reumatismo, tumores blancos y enfermedades del bazo y del útero.»

Por el contrario, estaban contraindicados en las «flegmasías agudas, enfermedades del corazón y grandes vasos, y cuando había predisposición a congestiones o hemorragias de pulmón».

Ánimo, pues, y al agua patos. Y ojo con las flegmasías: no confundan las superficiales con las agudas.

G. Y.

24.268.—Tradición



Tradición y religiosidad nos muestra la ilustración ferrolana que acompaña a estas líneas: la santa imagen del Cristo de los Navegantes, flanqueada por marineros de la Armada («fandiños» podíamos decir al estilo antiguo gallego), proyectada sobre la bella mole dieciochesca de la «Sala de Armas» del Arsenal, hoy Cuartel de Instrucción de Marinería (edificio construido en 1747).

La devota imagen se guarda en la iglesia del Socorro, en el viejo barrio de Cruxeiras. Una piadosa leyenda dice que fue sacada de las aguas por un mariñeiro, de un queche, que oyó en la noche, en la mar, voces pidiendo auxilio. Se tiró al agua y consiguió que el Cristo fuese izado a bordo.

Muchos buques, uno el *Galatea*, se despidieron del Cristo de los Navegantes antes de salir a campaña. Durante la guerra civil tuvo la

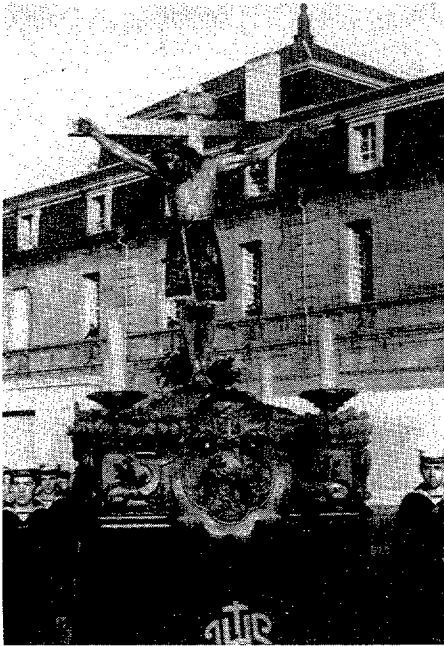


imagen muchos exvotos de oficiales, de guardias marinas..., de marineros.

Se hizo costumbre que los capitanes generales presidiesen la procesión, acompañados por muchos jefes, oficiales, suboficiales y marineros; también gente marinera civil de toda clase. Para hacer patente el aspecto de devoción, y no de obligación, el personal militar vestía de paisano.

C M.-V.

24.269.—¿Pares o nones?



De nuestros ya ¡ay! lejanos años de aspirantes en Marín recordamos cómo en el hospital de la Escuela Naval, al ser el centro sanitario mejor dotado de la comarca, se solía atender a aldeanos y aldeanas que de toda ella acudían para recibir eficiente y desinteresada atención médica. Con harta frecuencia la higiene de los pacientes era tan sucinta —por decir algo— que los médicos ordenaban (sobre todo a ellas) que antes de proceder a un

reconocimiento más minucioso se dieran cuatro o cinco baños de mar —pues si los prescribieran en bañera no les tomarían en serio—, pero para ahorrar tiempo y dinero en lugar de hacerlo en días sucesivos, que era lo indicado, ellas los tomaban todos en una misma sesión: entrar y salir, y así sucesivamente. El espectáculo en las playas próximas a la Escuela era ciertamente insólito: inimaginables los biquinis (que todavía no existían, no digamos el «top-less»...), pero ni siquiera el más púdico traje de baño de cuerpo entero: endosaban recios camisones hasta los pies, que aunque ahora, quizá, dirán que era por imposición de las autoridades represivas de aquellos tiempos, lo hacían por iniciativa propia.

Lo más notable era que tenían la convicción de que los baños tenían que ser nones: jamás pares. Al parecer, esto era precepto muy arraigado: el siglo pasado ya el doctor Corral y Maire, que reputaba nocivo bañarse en el mar más de una vez al día, consideraba «una falacia que el número de baños a tomar tuviera que ser nones, lo que otros facultativos señalaban como obligatorio».

T. T.

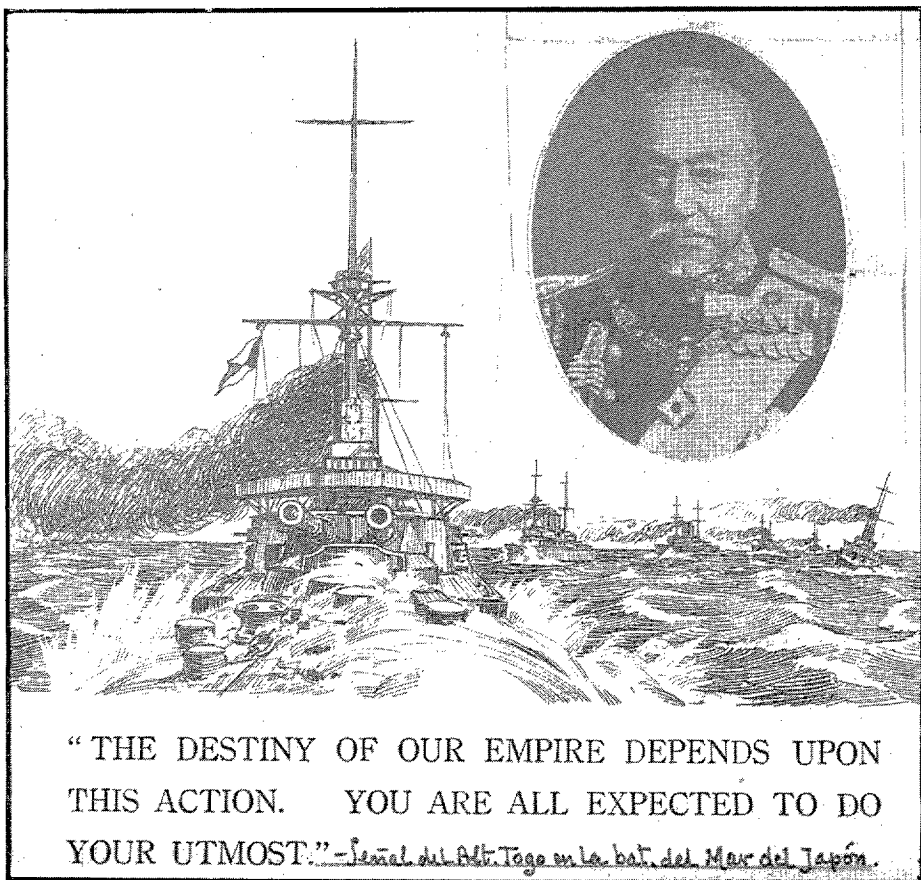
24.270.—Sociedad



Altamente patriótica es la sociedad «Mikasa Hozon Kawai», constituida en Japón para la conservación del acorazado *Mikasa*, insignia del almirante Togo en las dos grandes batallas navales, la de Tsushima y la del mar del Japón.

Para el Japón dicho acorazado es lo que el *Victory* para los ingleses, conservado celosamente como símbolo de gloria.

El *Mikasa* se exhibe en la base naval de Yokosuka, empotrado en cemento, el terreno a nivel de la línea de flotación (el procedimiento da resistencia y evita que, de mantenerse en el agua, tuviera que entrar en dique de vez en cuando para su mantenimiento). Por el interior pueden apreciarse los impactos que recibió en cada una de las batallas, pues están marcados los límites de aquellos con pintura de sendos colores.



Se ha convertido el buque en un museo-relicario de índole más general que lo referente a las susodichas batallas. Hay recuerdos del almirante Togo y referentes a los encuentros en cuestión, pero también otras cosas. Una que me hizo mucha impresión fue las líneas escritas por el comandante de un submarino hundido y sacado después, cuando todos sus tripulantes estaban ya muertos. El comandante dejó para la posteridad sus últimas palabras, y en términos de acendrado patriotismo... El buque, como museo, es de enorme poder evocativo, ya que fue palenque de combate. En un museo es bien sabido que es de gran importancia el «estuche» de lo que se guarda y exhibe para ejemplo de los que lo visitan.

Se hizo, pues, frente a los gastos de conservación de modo particular, organizándose la patriótica sociedad y recogiendo fondos, a lo que contribuyen los también patrióticos

visitantes. Aunque no se trate de glorias propias de nuestra Armada, impresiona en grado sumo ese noble sentir de otros.

Conservo un pequeño cañón, pues se venden recuerdos, que hoy me hablan de todo esto... Y ese folleto cuya estampa ofrezco como ilustración de estas cortas líneas.

C. M.-V.

24.271.—Informe



Nombrado por don José de Mazarredo, comandante a la sazón de la Compañía de Guardias Marinas de Cartagena y después comandante del navío *San Juan Bautista*, don Gabriel Ciscar, ayudante interino de la citada compañía, del concepto que

aqué! tenía de éste, que «adquirió una formación superior a la impartida en la Academia estudiando por su cuenta», lo manifiesta en escrito elevado a don Antonio Valdés, ministro de Marina (1-XI-1785) que transcribimos:

«Don Gabriel de Ciscar Ayudante de la Compañía de Guardias Marinas de mi cargo, que desde su asiento de plaza de Guardia Marina en ella me dió tan prontos y claros motivos de anunciarle de un talento de primer orden en todas las demás circunstancias propias a fundar de él las mayores esperanzas, incesante en su aplicación y sobresaliente progreso desde entonces en las Matemáticas, estudiándolas por sí solo en sus campañas de Europa y América...»

En 7 de enero de 1785, don Gabriel Ciscar, ayudante de la Compañía de Guardias Marinas de Cartagena, presentaba a don José de Mazarredo un «Plan de Estudios para los Oficiales Agregados á las Compañías de Guardias Marinas», que obtuvo la aprobación oficial.

Durante los años 1785 y 1798, siendo teniente de fragata, fue profesor del segundo curso de Estudios Mayores en Cartagena. El 26 de abril, al ascender a teniente de navío, fue nombrado director de la Academia de Guardias Marinas de Cartagena.

J. F. G.

24.272.—Peral



A pesar de las conjeturas sobre el supuesto republicanismo del insigne inventor, sus relaciones con la Familia Real fueron excelentes. Muestra de ello es lo que le escribió, cuando se encontraba ya en su lecho de muerte, la infanta Doña Paz de Borbón:

«Si las razones de Estado me lo permitieran, iría a Berlín para servir de enfermera.»

Muestra de afecto en verdad excepcional hacia un teniente de navío.

G. Y.

24.273.—COMGEFLOT a bordo



El día 11 de febrero de 1987 el entonces comandante general de la Flota, vicealmirante don José Luis Torres Fernández, transbordó su insignia del entrañable *Dédalo* a la fragata *Extremadura*, en aguas de Canarias. Las condiciones de mar eran duras y, aunque el piloto del helicóptero era un reconocido «manitas», cuando el almirante, siguiendo el protocolo naval que rige para las embarcaciones menores, bajó a cubierta en primer lugar, una inoportuna guiñada o la racha que cargó le hizo dar sobre los candeleros del espejo, cosa que impidió el contra maestre de la maniobra de recepción, el entonces subteniente Rodríguez Serantes, que lo agarró de los pies introduciéndolo a bordo. Después bajó, sin problemas, el capitán de corbeta ayudante-secretario, don José María Blanco Núñez.



Restrep de llegada a la fragata *Extremadura*, por el vicealmirante Torres Fernández, comandante general de la Flota. 11 de febrero de 1987.

Días más tarde el almirante tuvo a bien recibir en su despacho al citado contra maestre y en presencia del comandante del barco, el entonces capitán de fragata don Marcelino García-Teibel, le entregó la fotografía que hoy publicamos, con una emotiva dedicatoria.

E. C.

24.274.—La Virgen de la Barca



En la parroquia de Santa María de Mugía, partido judicial de Corcubión,

provincia de La Coruña, se alza, cabe la mar, el santuario de la Virgen de la Barca, emplazada en la extremidad que avanza hacia el océano. Cuenta la tradición, una tradición calificada de firme y antigua, de la aparición de la Santísima Virgen al Apóstol Santiago, viniendo la celestial Señora desde Jerusalén en una barca de piedra, con su palo, vela y timón, también de piedra, que actualmente existen, dejando allí la santa imagen que ahora se sigue venerando con singular y profunda devoción. Dicha barca estaba formada por tres piedras: la principal de ellas es la denominada *Pedra valada* o de *avalar*, que al igual que las otras dos se halla como a cincuenta metros del templo, y consiste en una gran laja de granito, a modo de tabla, de 8,75 m de eslora, 6,91 m de manga y 0,36 m de puntal, la cual está colocada sobre un suave plano inclinado. Las otras dos son las llamadas, respectivamente, *Pedra dos cadrires* y la conocida por *Pedra do timón*, siendo la razón de esta denominación última la creencia de que este peñasco fue timón de la barca en que arribó Nuestra Señora. Dicha barca, pues, estaba formada por la *Pedra de avalar*, como casco, y la *Pedra dos cadrires*, como palo y vela, y la ya mencionada *Pedra do timón*, para el gobierno de la nave.

J. L. T.

24.275.—Decisión



Se cuenta del almirante Horacio Nelson, que, siendo comodoro, mandando por primera vez una escuadra, dispuso el bloqueo de cierta parte de la costa de

América del Norte, por entonces en guerra independentista, limitándose únicamente a notificárselo al gobernador general británico como hecho consumado; éste, molesto por lo que juzgaba una «intromisión», manifestó que «tal vez Nelson era demasiado joven para tomar una decisión política tan extremada».



A lo que el «demasiado joven» Nelson contestó que: «Tengo la misma edad que el primer Ministro de Inglaterra y me creo tan apto para mandar mi escuadra como él para llevar las riendas del Gobierno».

El primer ministro era William Pitt, segundo conde de Chatham, nacido el año 1759; Nelson nació el 29 de septiembre de 1758, total «de la misma quinta».

De Pitt se recuerda que, en cierta ocasión, dijo al comenzar un discurso: «La juventud es un defecto del cual nadie querría desprenderse»; contaba a la sazón veinticinco años de edad.

En cuanto a Nelson, con su dichosa «manía» de «obrar por su cuenta y riesgo», desobedecía en muchos casos las órdenes de sus superiores, pero daba la casualidad que siempre le salía bien, con el mayor éxito.

Veamos uno de estos casos de «desobediencia»: fue cuando el combate del cabo San Vicente (14-II-1797) en que, en un momento determinado, mandando Nelson el *Captain*, ante una decisión del almirante Jervis, maniobró para perseguir a los españoles, cortándoles

la retirada, clara desobediencia de las órdenes recibidas, por lo que, después del combate, Robert Calder, comandante de otro de los navíos de la escuadra del almirante Jervis, le hizo notar a éste la desobediencia de Nelson, contestándole Jervis que: «En efecto, lo era, pero que siempre perdonaría a los que de este modo le desobedeciesen».

J. F. G.

24.276.—Nuevo vehículo de salvamento



Recientemente, en las playas de Tarragona, varios socorristas de la Cruz Roja han probado un aparato, al que han denominado *caballito de mar*, que conducido por uno de éstos sirve, dicen, «para arrastrar hasta diez personas». Con un motor, lleva en el volante «una cuerda con un salvavidas para ser lanzada a la persona que está necesitada». Su inventor, don Antonio Ortiz, manifiesta que es «una herramienta que facilita mucho el salvamento, sobre todo, cuando el estado del mar es muy agitado».

Parece ser que este *caballito de mar*, empezará a comercializarse a principios del

próximo año, habiendo ganado la medalla de oro en el Salón Mundial de Inventores de Bruselas, galardón que únicamente poseen veinte personas en el mundo.

Los socorristas de la Cruz Roja que han probado este vehículo dicen que «es muy útil e interesante», pero, pese a esta afirmación, ningún responsable de ella «se ha comprometido a utilizarlo en sus tareas de salvamento». «El miedo guarda la viña».

J. F. G.

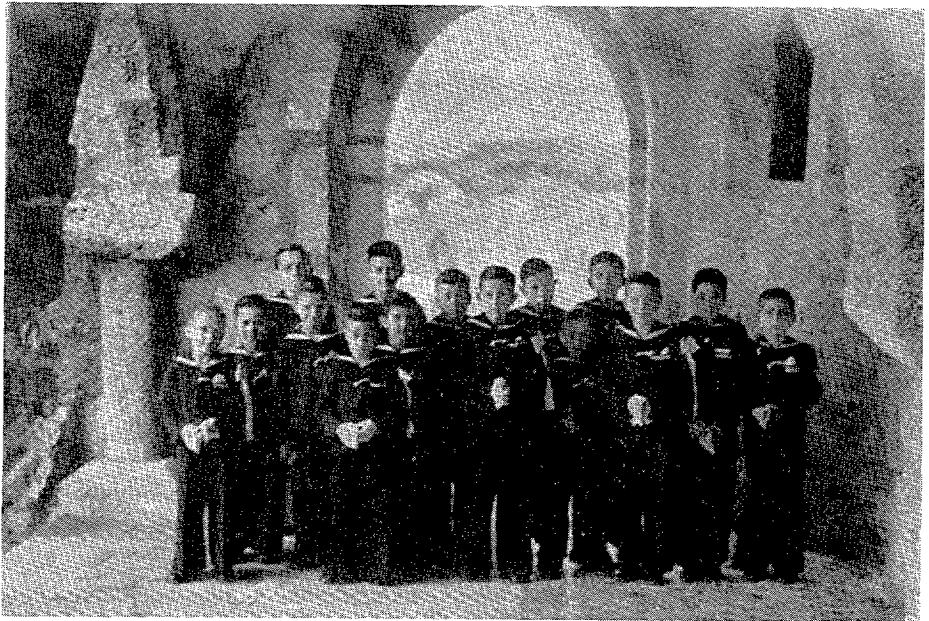
24.277.—«Mariñeiros... pequeños»



«Lo cortés no quita lo valiente», dice el adagio... ni un poco de sentimentalismo tampoco, podíamos añadir.

Nuestra misión principal es batirnos con un posible enemigo, ¡sin duda!, y ello lleva connotaciones de dureza, dentro de la caballerosidad; aclaremos.

Creo que no nos está vedado emocionarnos al ver a ese grupo de huérfanos del mar, vistiendo correctamente, muy correctamente,



de marinero al modo de la Armada. Mucho se ha usado para la Primera Comunión de los niños, pero... ¡observemos el grupo!, ¡observemos las caras de estos *pequenos!*; son huérfanos de otros *marñeiros* de verdad que perecieron en la cercana *costa da morte*: cabo Corrubedo, onomatopéyico nombre que suena a rodar de olas entre las rocas, cabo Villano; el nombre ya dice todo.

Esos niños alineados ante el arco gótico son los de Panjón, los de la «Obra del Mar». *Duc in Altura* dice el mote del escudo de ese apostolado: «Conduce hasta lo Alto».

La estampa puede tocar las fibras sensibles de los tibios... de los fríos. Terminemos estas cortas líneas con otro refrán: «El que no sepa rezar que vaya por esos mares, verá que pronto lo aprende sin enseñárselo nadie». Y una buena aula para el aprendizaje son las aguas procelosas que bañan nuestras costas del noroeste.

C. M.-V.

24.278.—La «Marina sutil» de Filipinas



En 1827, la presencia de nuestra Armada quedó definitivamente asentada en Filipinas, mediante la recreación del apostadero de Manila, por lo que la denominada «Marina sutil» fue desapareciendo. Esta fuerza de vigilancia, que cubría las extensas aguas que bañan a aquel archipiélago, fue organizada en el último tercio del siglo XVIII por el capitán de fragata Basco y Vargas, gobernador general de aquel territorio y, a pesar de su breve existencia, prestó excelentes y brillantes servicios hasta su sustitución por la Armada.

J. L. T.

24.279.—Fumando en pipa



Publicamos hoy una vieja foto, tomada en el buque-escuela *Neptuno*, durante un viaje de prácticas de la promoción 340 del Cuerpo General, en 1942, en la que se confirma el uso generalizado de la «cachimba», entre los hombres de mar.



De izquierda a derecha: de pie, Salvador Moreno de Alborán, Pascual O'Dogherty, Evaristo Díaz y José María Moreu; en primer plano, Alfonso de las Heras, Carlos Isasa y Luis Torres.

P. O'D.

24.280.—Centenario



Sabido es que don Pedro Caro y Sureda, marqués de la Romana, perteneció al Cuerpo General de la Armada; siendo capitán de fragata, pasó al Ejército, participando en las campañas del Rosellón y otras, hasta que, siendo teniente general, se le dio el mando de la División del Norte, que, como aliada de Napoleón, pasó a Dinamarca para cooperar con los ejércitos franceses y daneses en su lucha contra Gran Bretaña, que mantenía una escuadra bloqueando aquellas costas. No es aquí del caso referirnos a las vicisitudes por las que pasó esta división, desde que conocedores de los sucesos que ocurrían en España piensan, con ayuda de la Gran Bretaña, huir de las tropas napoleónicas, lo que consiguen, en parte gracias a la ayuda de la escuadra citada, desde que se niegan a prestar el juramento de fidelidad a José I como rey de España.

Con motivo del centenario de la estancia de los españoles en Dinamarca, el año 1908, en este país tomó «cuerpo un pensamiento que, de seguro, ha de sorprender á aquellos de

nuestros compatriotas á quienes llegue esta noticia. Se trata en Odense, capital de Fionia, de celebrar en 1908 el centenario de la estancia de los españoles que á las órdenes del marqués de la Romana y después del sitio de Stralsund en que habían tomado parte tan gloriosa y decisiva, recibieron del Emperador Napoleón el encargo de ocupar aquellas islas y defenderlas de cualquier ataque de las naves británicas surtas en el Báltico.

nistas... y en Nyberg cuando nuestra escuadra recorrió el nuevo canal de Kiel...»

Lo antes escrito fue publicado en el «Boletín de la Real Academia de la Historia», en su número de abril de 1897, firmado por el general don José Gómez de Arteche.

De la personalidad del marqués de la Romana nos da cuenta lord Wellington, quien, con motivo de su fallecimiento en Cartaxo (Portugal), el 3 de octubre de 1811, se expresó así:



Las tropas españolas en Dinamarca, la División del Norte, del mando del marqués de la Romana, dispuestas a embarcar en barcos de la escuadra inglesa del almirante Saumarez. («Historia Militar de España», Ricardo de la Cierva).

«Con eso se logrará también fomentar más y más las mutuas simpatías de dinamarqueses y españoles, manifiestas ya desde la hazaña del Marqués de la Romana y reveladas elocuentemente en 1883 por los sabios de Copenhague en el Congreso de America-

«El Ejército español ha perdido en él su más bello ornamento, su nación el más sincero patriota, y el mundo el más esforzado y celoso campeón de la causa en que estamos empeñados».

J. F. G.

24.281.—Vieja foto



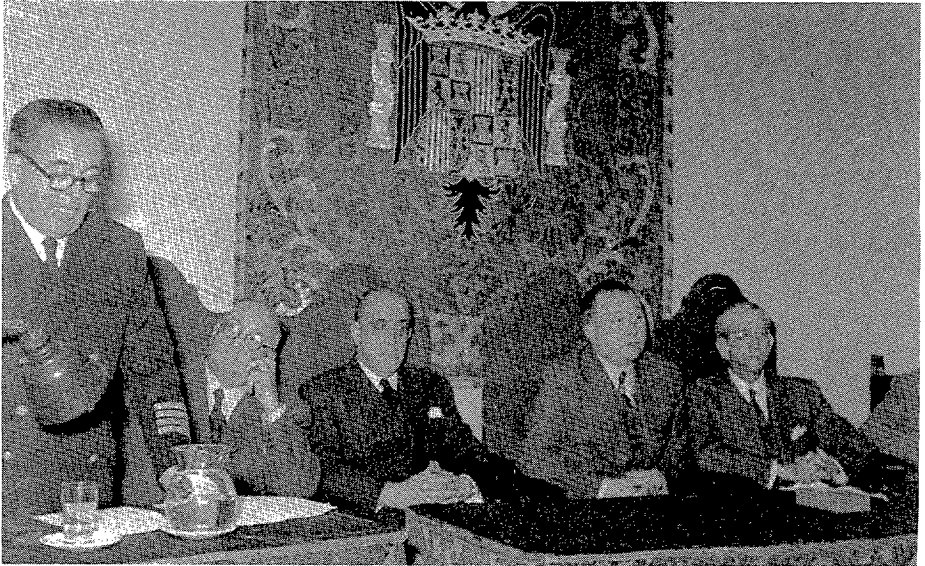
El día 2 de diciembre de 1952, el entonces capitán de navío don Indalecio Núñez Iglesias, pronunció una conferencia en el Centro Gallego de Madrid, a la sazón presidido por el coronel de Artillería don Constantino Lobo Montero. En la fotografía aparecen junto al conferenciante, de izquierda derecha, el almirante don Francisco Bastarache y Díez de Bulnes, el entonces ministro de Marina don Salvador Moreno Fernández, el coronel Lobo y el almirante don Rafael Estrada y Arnaiz, académico de la Real Academia de la Lengua.

E. C.

MARINOGRAMA NÚMERO 321

Por DOBLAN

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



MARINOGRAMA NÚMERO 322

Por DOBLAN

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

DEFINICIONES

Palabras

A.— (Plural): Embarcación antigua de cubierta y con velas y sin remos	102 78 9 43 97
B.— Medir el contorno de una isla, cabo o porción saliente de la costa	45 94 105 61 46
C.— Pongáis vertical un palo de la arboladura	87 70 31 19 96 24 101 88 69 10 107
D.— Nombre genérico de todo cañón o poste fijo en los muelles para amarrar las embarcaciones	51 81 100 23 26
E.— Arte de pesca formado por dos conos de red concéntricos ...	89 72 64 84 33 85 47 92
F.— (Marina): Duración larga de un mismo viento	76 14 48 37 30 34 57
G.— (Plural): Lancha de pesca usada en las rías bajas de Galicia	36 75 65 79 106 39

H.— Pesca. (Plural): Especie de palangre con los ramales más cortos y el cordel más grueso	91	71	17	104	12	27	40	95	15
I.— Cartógrafo francés (1675-1726). Su obra más destacada es un mapa-mundi (1700), primero en el que no aparecen los errores de Ptolomeo. Fue geógrafo de Luis XV	103	82	49	32	44	18	21		
J.— Uno de los pisos o cubiertas inferiores de la embarcación ...	99	68	29	58	35	59	16		
K.— Ingeniero naval inglés (1808-1882). Estudió en la universidad de Glasgow y fue profesor de Física experimental en la de Edimburgo	60	41	56	63	22				
L.— Almirante español. Ministro de Marina (1844-1925). Realizó las campañas de África, Cuba, Santo Domingo. Desde 1906 a 1908 fue capitán general del Departamento de Cartagena ...	66	4	74	25	28				
M.—El medio punto del timón	93	86	2	73	6	55			
N.— Nav. (Ant.): El pito del contraestre	42	20	90	3	53	11			
Ñ.— Arq. Nav.: Nombre con el que también se conoce el «ketch», embarcación con un palo mayor grande y un mesana pequeño en las que se izan las velas	62	77	83	80	5	8			
O.— Mar.: Sujétele con ligaduras. Líguele	38	7	52	54	1				
P.— Nav.: Derrota	67	98	13	50					



Homenaje a Isaac Peral. Autor: José M.º Espinosa Gallardo.

NOTICARIO



MARINAS MILITARES

NACIONAL

Actividades con Marinas extranjeras

Ejercicio UNITAS-95 (9 de octubre-22 de noviembre).—Ejercicio naval en el que participaron unidades de la mayoría de los países sudamericanos y de Estados Unidos, desarrollándose en aguas del Atlántico y Pacífico sur entre los meses de julio y diciembre. Este año se ha dividido en diez fases, cada una de ellas dirigida por uno de los países participantes que actúa como anfitrión, empezando la fase cero por Estados Unidos, como en años anteriores.

Los acuerdos alcanzados por los miembros de la Conferencia Naval Interamericana respecto al Ejercicio UNITAS permiten la participación en la fase cero de cualquier país que sea invitado por Estados Unidos; sin embargo, en el resto de las fases sólo pueden participar los países sudamericanos invitados por los países anfitriones. Para participar un país no sudamericano, la invitación debe contar con la aprobación de la totalidad de los países miembros de la Conferencia Naval Interamericana.

El año pasado la Armada participó con las corbetas *Infanta Elena* e *Infanta Cristina* en las fases II, III y IV, correspondientes a Brasil, Uruguay y Argentina, siendo la primera vez en los 35 años de existencia de este ejercicio en que participó un país no sudamericano.

Este año, como segundo año consecutivo de participación española, acudió la fragata *Santa María*, que participó en las fases VII, VIII y IX del ejercicio,

dirigidas respectivamente por Argentina, Uruguay y Brasil, que se desarrollaron entre el 16 de octubre y el 22 de noviembre, así como en una fase previa realizada del 9 al 16 de octubre.

La fragata *Santa María* salió de Rota el 21 de septiembre hacia Puerto Belgrano, con escalas en Las Palmas de Gran Canaria y Recife (Brasil).



Ejercicio JMC 95-3 (20 de octubre-6 de noviembre).—El JMC (*Joint Maritime Course*) es un ejercicio tipo INVITEX, organizado por la Marina británica, de carácter cuatrimestral, que tiene como objetivo el adiestramiento combinado de las unidades participantes en un ambiente multiamenaza. Consta de dos fases, cada una de ellas con una duración de cinco días. La primera es de adiestramiento y la segunda de combate. Se desarrolla en aguas del mar del Norte y la costa noroccidental de Escocia. En la edición actual participaron unidades de superficie, aéreas y submarinos de Bélgica, Canadá, Dinamarca, Francia, Alemania, Italia, Holanda, Noruega, Portugal, España, Estados Unidos y Reino Unido, con un total de once escoltas, seis cazaminas, seis submarinos, dos buques auxiliares, aviones de patrulla marítima, de guerra electrónica y cazas.

La Armada participó en este ejercicio con las fragatas *Victoria* y *Baleares*. La primera salió de Rota el día 16 para hacer «rendezvous» con la *Baleares* el día 17 en las proximidades de Ferrol y efectuar tránsito a Rosyth, donde entró el día 20. Este tránsito lo efectuaron conjuntamente con la fragata portuguesa *Corte Real* que se dirigía a participar en el ejercicio. Durante este tránsito, realizaron ejercicios con los destructores ingleses *Cardiff*, *Exeter* y *Manchester*, así como ejercicios de defensa aérea con aviones franceses. Los buques efectuaron escala en Rosyth del 20 al 24 de octubre y del 3 al 6 de noviembre. El día 6 iniciaron tránsito de regreso a sus bases.

Principales ejercicios y actividades nacionales

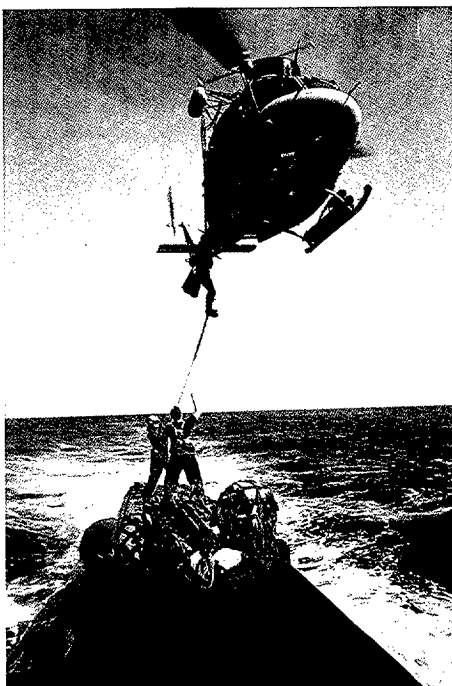
Ejercicio FLOTEX-95 (25 de septiembre-9 de octubre).—Fue un ejercicio de circunstancias, programado y dirigido por el Almirante de la Flota, que se constituyó en sustitución de los ejercicios DINAMIC MIX (OTAN) y MIS-TRAL (trilateral Francia, Italia y España), que fueron cancelados para atender otros compromisos internacionales. Conató de tres fases con diferente participación en cada una de ellas:

- Fase I (27-30 septiembre): CET (*Combat Enhancement Training*).
- Fase II (2-6 octubre): ALFEX, passex SP/NL, ANFIBEX, FTX.
- Fase III (6-9 octubre): BOSNIEX.

La Fase I, CET, se desarrolló en aguas del golfo de Cádiz y mar de Alborán. Consistió en un adiestramiento básico para las unidades de escolta, en el que se efectuaron ejercicios de guerra submarina (ASW), de superficie (ASUW), antiaérea (AAW), lanzamiento de armas submarinas y ejercicios de tiro y maniobra. Participaron las fragatas *Navarra*, *Cataluña* y *Asturias*, y el submarino *Marsopa*. Contaron con la colaboración del buque de aprovisionamiento (AOR) *Patiño*.

La Fase II se compuso de las sub-fases ALFEX, ANFIBEX y FTX:

- ALFEX: su objetivo fue el adiestramiento avanzado del Grupo Alfa. Se efectuaron ejercicios de tiro, defensa aérea (ADEX), antisubmarino (CASEX) y de guerra de superficie (SURFEX). Participaron el *Príncipe de Asturias*, las fragatas *Navarra*, *Asturias* y *Cataluña*, el submarino *Tonina* y el buque de aprovisionamiento *Marqués de la Ensenada*, por parte nacional. Por parte extranjera, las fragatas *Phillips Van Almonde*, *Karel Doorman* y *Abraham Van Der Hulst*, el buque de aprovisionamiento *Zuiderkruis* de la Marina holandesa y el *Fort Austin* del Reino Unido.
- ANFIBEX: su objetivo fue incrementar el adiestramiento del Grupo Delta. Se efectuaron ejercicios de adiestramiento anfíbio, desembarco y reembarco en aguas del golfo de Cádiz y el Campo de Adiestramiento de la sierra del Retín. Participaron los buques anfíbios *Aragón*, *Castilla* y *Pizarro*, la fragata *Baleares*, las corbetas *Descubierta* y *Diana*, el submarino *Delfín*, un equipo de reconocimiento y demoliciones submarinas (ERDS) y un equipo naval de playa (ENP).
- FTX: su objetivo fue incrementar el adiestramiento de un batallón de desembarco de Infantería de Marina del Tercio de Armada (TEAR). Se realizó en el Campo de Adiestramiento de la sierra del Retín.



Embarque en «fast rope» de personal de la UEBC en el submarino *Delfín*. (Foto: Otón Balanza).

La Fase III consistió en el ejercicio BOSNIEX, un adiestramiento integrado de las unidades participantes de operaciones de mantenimiento de la paz y evacuación de no combatientes (NEO). Se efectuaron en aguas del golfo de Cádiz y en el Campo de Adiestramiento de la sierra del Retín. Participaron el *Príncipe de Asturias*, las fragatas *Navarra* y *Asturias*, los buques anfibios *Aragón* y *Pizarro*, y un equipo de reconocimiento y demoliciones submarinas.



Adiestramiento Flotilla MCM (Medidas Contraminas) (2-7 de octubre).—Consistió en unos ejercicios de tiro, minado y contraminado, y conducción por canal dragado en aguas alicantinas. Participaron los cazaminas (MHO) *Guadalete*, *Guadalquivir*, *Guadiana* y los dragaminas *Miño*, *Odiel* y *Ebro*. Del 5 al 7 de octubre hicieron escala en Alicante para presencia naval y descanso de dotaciones.



Ejercicio LISA AZUL 3/95 (16-25 de octubre).—Ejercicio bilateral hispano-norteamericano de operaciones navales especiales; se realizan entre dos y tres anuales. El ejercicio se ejecutó en dos fases: la primera de preparación para el ejercicio en sí, en Cartagena e isla Grosa. La segunda fase consistió en un ataque sobre la Base Naval de Mahón y buques surtos mediante medios sutiles y por sorpresa.

Por parte española participaron la Unidad de Buceadores de Combate (UEBC) de Cartagena, un avión T-10 del Ala 31 del Ejército del Aire y el patrullero *Anaga*. Por parte norteamericana participaron la Unidad Especial de Operaciones Navales NSWU-10 con base en Rota, el Seal Team Eigh (ST-8) embarcado, el buque nodriza *Pless* y aviones C-130.



Ejercicio PACEX-COMANFEX (15-21 de octubre).—Ejercicio anual, bilateral hispano-norteamericano de operaciones especiales, cuyo objetivo es incrementar el adiestramiento de las unidades participantes, tanto en el planeamiento como en la ejecución de operaciones de reconocimiento y combate en el ámbito de la guerra anfibia y especial. Los ejercicios se desarrollaron en la Base Naval de Rota, golfo de Cádiz e isla de Alborán.

Por parte española participaron la Unidad de Operaciones Especiales (UOE) del Tercio de Armada, el submarino *Marsopa*, el remolcador *Mar Caribe*, un destacamento del Núcleo de Buceo de la Zona Marítima del Estrecho, dos helicópteros AB-212 y un SH-3D de la Flotilla de Aeronaves, y

un avión T-10 del Ejército del Aire. Por parte americana, la Unidad de Operaciones Especiales Navales NSWU-10, con base en Rota.



Ejercicio HISPAFRAN.—Adiestramiento bilateral hispano-francés para unidades de buceadores de medidas contraminas (MCM).

Se efectuó en aguas de Cartagena y participaron la Unidad de Buceadores de MCM, el dragaminas *Duero* y el buque de salvamento *Poseidón*, por parte española, y el buque de salvamento *Plutón* por parte francesa.



Demostación anfibia (22-24 de octubre).—Fue presenciada por S. A. R. el Príncipe Don Felipe. Tuvo lugar en el Campo de Adiestramiento de la sierra del Retín (CASR); se desarrollaron ejercicios anfibios y de adiestramiento en tierra. Participaron los buques anfibios *Aragón* y *Pizarro*, la barcaza de desembarco A-06, el Grupo Naval de Playa, el Equipo de Reconocimiento y Demoliciones Submarinas (ERDS), helicópteros de la 3.ª Escuadrilla y aviones AV-08 de la Flotilla de Aeronaves, dos batallones de desembarco y la Unidad de Operaciones Especiales del TEAR.

Adiestramientos

Patrulleros Zona Marítima de Canarias (9-10 de octubre).— El adiestramiento consistió en la realización de ejercicios de tiro, comunicaciones, navegación, así como de interrogación de buques y registro. Participaron los patrulleros *Grosa*, *Medas*, *Tagomago* y el remolcador *Ferrol*.



El comandante del Grupo Delta, contraalmirante don Alfonso Mosquera Areces, con S. A. R. el Príncipe de Asturias, a bordo del transporte de ataque *Aragón*.

«*Vencedora*» (9-10 de octubre).—Efectuó medición de ruidos radiados en el Polígono de Medidas Acústicas de Cartagena. Colaboraron en la prueba el patrullero *Ordóñez* y el dragaminas *Tajo*.



«*Genil*» (2-27 de octubre).—Efectuó la calificación operativa para el combate (CALOPCO) con la finalidad de elevar el nivel de adiestramiento y conseguir una mayor eficacia operativa. Los ejercicios se desarrollaron tanto en puerto como en la mar.



«*Vigía*» (9-11 de octubre).—El patrullero *Vigía* efectuó ejercicios de tiro y ambientación marinera para adiestramiento de alumnos aspirantes a militar de empleo.



«*Tabarca*» (10-11 de octubre).—Embarcaron para prácticas alumnos de la Escuela de Electrónica y Transmisiones de la Armada, y de la Escuela Naval Militar.



Lantor experimental (16-17 de octubre).—La fragata *Canarias*, efectuó un lanzamiento doble experimental de torpedos MK-46, en aguas del Golfo de Cádiz. Colaboró el submarino *Marsopa*.

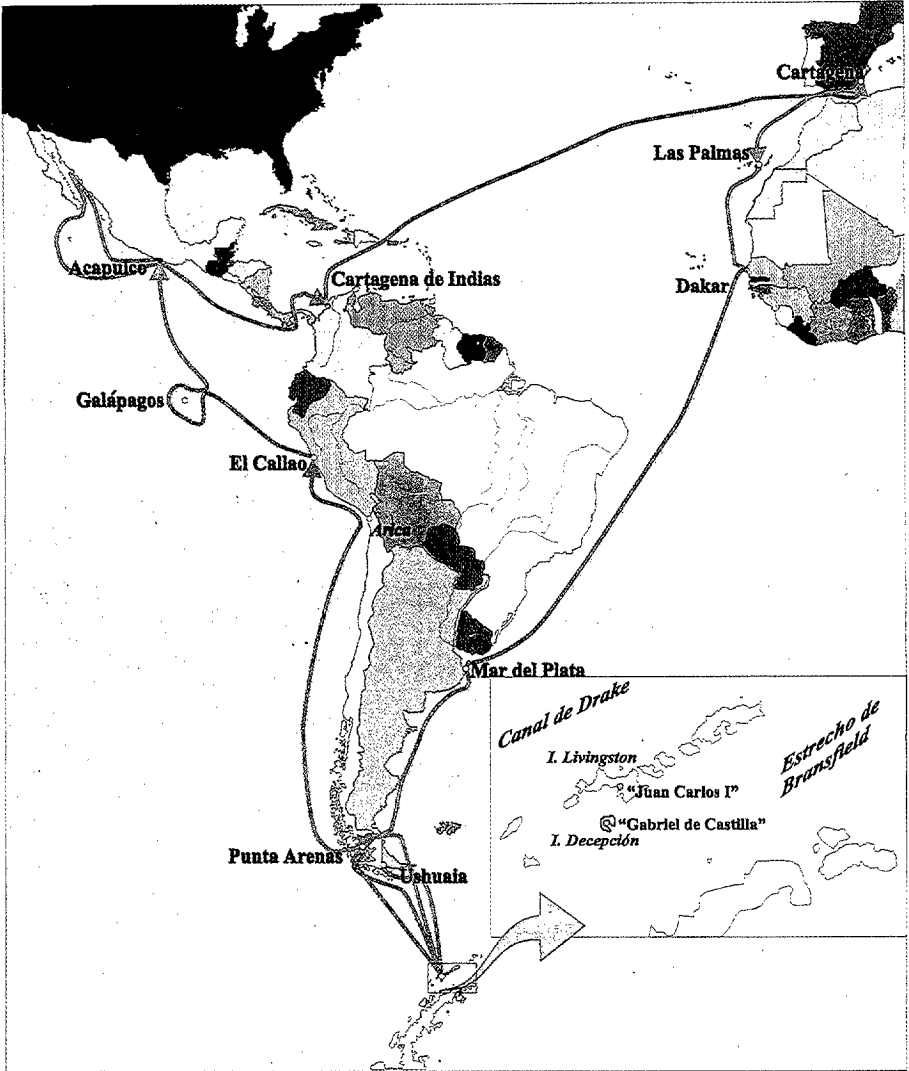


Lantor FLOSUB (24-26 de octubre).—Ejercicio de lanzamiento de torpedos en aguas de Cartagena. Participaron los submarinos *Delfín* y *Marsopa*, y helicópteros de la 6.^a Escuadrilla de la Flotilla de Aeronaves.

Comisiones y colaboraciones

Campaña 95-96 B. I. O «Hespérides» (4 de octubre-95-31 de mayo-96).—A primeros de octubre comenzó la Campaña 95-96 de investigación oceanográfica, dirigida y organizada por la Comisión Interministerial de Ciencia y Tecnología, en la que participa el buque de investigación oceanográfica de la Armada (BIO) *Hespérides*, con el siguiente programa:

CAMPAÑA 95-96 DEL B.I.O. "HESPERIDES"



- Fase I. Cañón de Agadir, con escala en Las Palmas.
- Fase II. Aguas del Sáhara, Mauritania y Senegal, con escala en Dakar.
- Fase III. Antártida, con escala en Livingston.
- Fase IV. Aguas de Punta Arenas, con escala en Arica y El Callao.
- Fase V. Islas Galápagos.
- Fase VI. Acapulco.

El conjunto de las fases más tránsitos hacen un total de 217 singladuras, 206 días de mar (154 de campaña y 52 de tránsito) y 33 días de puerto.

El gráfico que se acompaña muestra las escalas y tránsitos de la campaña del B. I. O. *Hespérides*. (Ver página anterior).



Transporte de material farmacéutico a Mauritania (11-20 de octubre).—

El remolcador *Las Palmas* efectuó un transporte de productos farmacéuticos a Mauritania, formando parte de la ayuda humanitaria española a dicho país. Efectuó escala en Nouhakchott del 13 al 17 de octubre.

Colaboraciones con el Ejército de Tierra

Ejercicio CALPEX-95 (5-6 de octubre).—Ejercicio para el control del estrecho de Gibraltar, programado por el Ejército de Tierra, en el que colaboraron las corbetas *Descubierta* y *Diana*.



Patrullero «Anaga» (3-4 de octubre).—Colaboró con la realización de fondeo de blanco y vigilancia de zona durante un ejercicio de tiro de costa del Grupo de Artillería de Costa GACA V, en la zona de San Olivaret, en la isla de Menorca.



Patrullero «La Graña» (9-11 y 16-18 de octubre).—Actuó como buque remolcador de blanco durante unos ejercicios de tiro del Regimiento núm. 5 del Mando de Artillería de Costa del Estrecho (MACTAE).



Patrullero «Cándido Pérez» (16 de octubre).—Actuó como fuerza de oposición (OPFOR) durante un ejercicio de aproximación que se realizó en aguas del

golfo de Cádiz, por el Grupo de Artillería de Costa GACTA I/42. El *Acevedo* realizó el mismo cometido el 19 de octubre.

Colaboraciones con el Ejército del Aire

Patrullero «Medas» (3 de octubre).—Realizó un ejercicio de reabastecimiento vertical (VERTREP), con un helicóptero del 802 Escuadrón del Mando Aéreo de Canarias.



Patrullero «Tagomago» (10 y 17 de octubre).—Efectuó un ejercicio de aprovisionamiento vertical con un helicóptero del 802 Escuadrón y una colaboración con el 462 Escuadrón, ambos del Mando Aéreo de Canarias.



Fragatas «Cataluña» y «Asturias» (20-24 de octubre).—Participaron en dos colaboraciones con el Ejército del Aire (EJEDANES) en apoyo del Ejercicio TLP-95 (*Tactical Leadership Program*).



Operación SHARP GUARD.—Continuó la presencia de dos fragatas durante el mes de octubre en la TF-440 de operaciones de control del embargo a la antigua Yugoslavia. La fragata *Extremadura*, integrada en la fuerza marítima de contingencia de la UEO (WEUCONMARFOR), y la *Numancia*, en STANAVFORMED, ambas con una actividad de patrulla de un 47 por 100, de puerto un 35 por 100 y de tránsito un 16,7 por 100.

En el cuadro anexo se observa el resumen de la participación de la Armada desde el comienzo de las operaciones en el mar Adriático.

J. Y. G.

Resultados del control del embargo a países de la antigua Yugoslavia

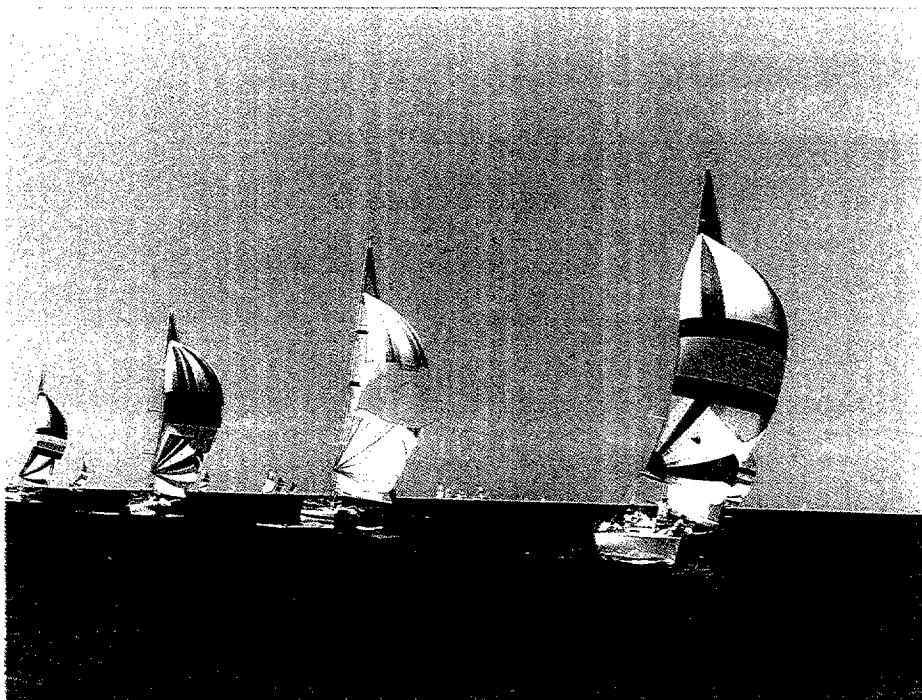
Buques	Operación	Agrupación	Comienzo operación	Fin operación	Buques interrogados	Buques desviados	Buques visitados
Andalucía	SHARP VIGILANCE/FENCE	WEUCONMARFOR	04/10/92	12/01/93	642	12	31
Andalucía	MARITIME GUARD	STANAVFORMED	17/05/93	18/06/93	43		3
Andalucía	SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	20/06/94	19/10/94	52	1	3
Andalucía	SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	05/11/95	04/02/96			
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	WEUCONMARFOR	21/01/95	09/05/95	206	16	23
Baleares	MARITIME MONITOR	STANAVFORMED	16/07/92	21/07/92			
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			
Cataluña	SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	09/05/95	05/08/95	222	2	18
Extremadura	SHARP VIGILANCE	WEUCONMARFOR	25/07/92	24/09/92	149		
Extremadura	SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	20/11/93	05/03/94	25	1	
Extremadura	SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	06/08/95	05/11/95	125	6	17
Hernán Cortés	ALFA BRAVO	TG 81.01	10/12/94	21/12/94			

Resultados del control del embargo a países de la antigua Yugoslavia (Continuación)

Buques	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>Martín 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	5	2
<i>Numancia</i>	SHARP GUARD	STANAVFORMED	04/06/94	20/09/94	676	6	17
<i>Numancia</i>	SHARP GUARD	STANAVFORMED	06/08/95	04/12/95	192		
<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		16
<i>Reina Sofía</i>	SHARP GUARD	STANAVFORMED	14/12/94	05/04/95	225	9	24
<i>Santa María</i>	SHARP GUARD	STANAVFORLANT	04/02/94	04/06/94	86		5
<i>Santa María</i>	SHARP GUARD	STANAVFORMED	05/04/95	05/08/95	180	9	40
<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		
<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		4
<i>Victoria</i>	ALFA BRAVO	TG 81.01	14/12/94	21/12/94			
Suma total:					4.860	102	370

Vela

Campeonato nacional de cruceros ILC 30 en Barcelona.—Durante los días 27, 28, 29 y 30 de septiembre se celebró en Barcelona el I Campeonato Nacional de Cruceros ILC 30 pies, organizado por el Real Club Náutico de Barcelona. Nuestra Armada estuvo representada por el yate *Aifos* patroneado por S. A. R. Don Felipe de Borbón y Grecia y tripulado por el capitán de fragata Jaime Rodríguez-Toubes, teniente coronel Fernando Marín, los tenientes de navío Ricardo Maldonado y Enrique Pomares y el aférez de navío Francisco



Villalonga, obteniendo el tercer puesto. También hay que destacar la participación de S. A. R. la Infanta Doña Cristina en la embarcación *Azur de Puig* con un puesto destacado. Presenció la regata el delegado de Vela de la Armada, contraalmirante don Marcial Sánchez-Barcáiztegui. El campeonato fue ganado por el yate *Breitling* patroneado por el reciente campeón del mundo de la clase «Tornado», Fernando León, siendo subcampeón el yate *Bribón* patroneado por José Cusí. Fue de destacar el alto nivel de las tripulaciones, formadas en su mayoría por miembros del equipo olímpico español y de la pasada Copa América.

E. P. M.

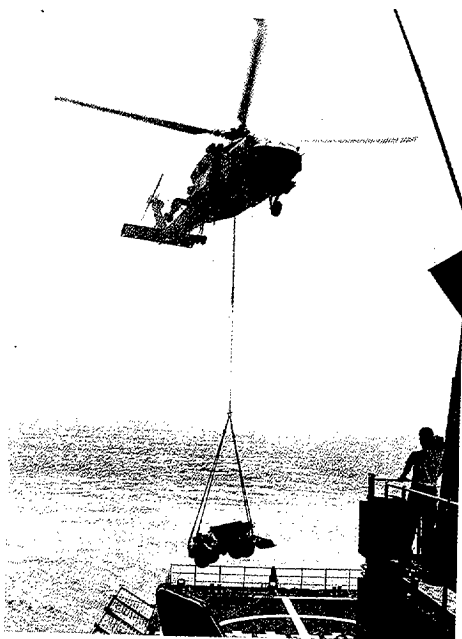
Obras en la isla de Alborán.—Las fotos recogen un aspecto del auxilio prestado por el patrullero *Vigía* y helicópteros de la Armada en el transporte de maquinaria para las obras de reacondicionamiento que se realizaron en Alborán.

R. D. H.

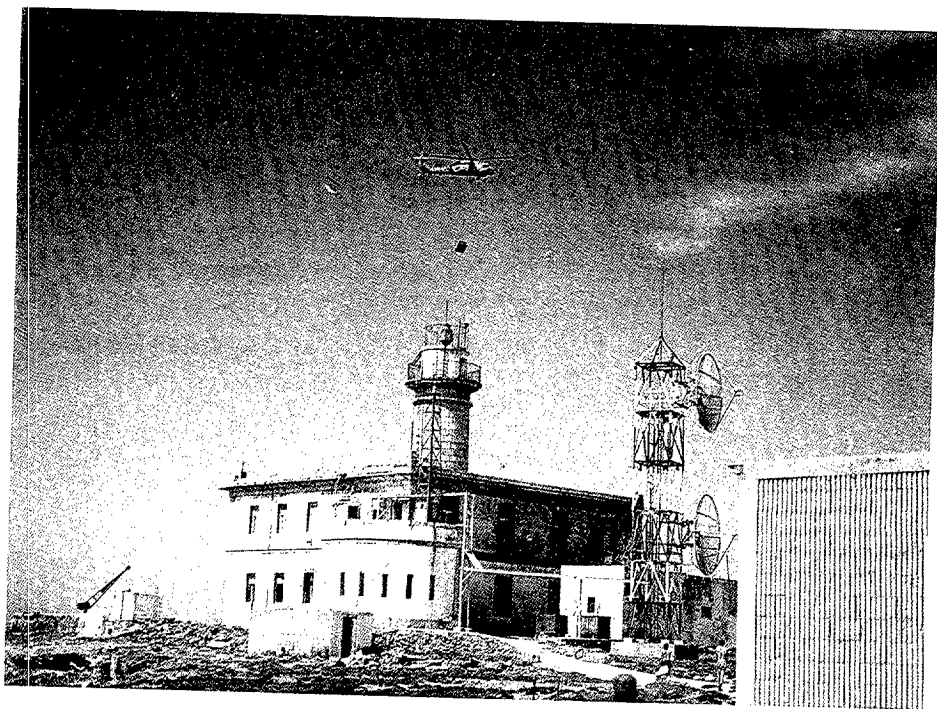
Visitas

La Coruña.—Entre los días 27 y 30 de octubre efectuó escala en el puerto de La Coruña el buque de apoyo de submarinos y taller de torpedos de la Marina holandesa, *Mercurur*.

Fue entregado en agosto de 1987. Desplaza 1.400 toneladas a plena



Vertrep pesado: obras en Alborán.



carga y sus dimensiones son 64,8 m de eslora, 12 m de manga y 4,3 m de calado. La propulsión consta de dos motores diesel Brons, dos ejes y velocidad máxima de 14 nudos.

Como buque taller y de investigación de torpedos lleva un montaje triple MK-32 para lanzamiento de torpedos desde la superficie y un tubo lanzatorpedos de 533 mm por debajo de la línea de flotación. Puede efectuar minado y monta un sonar de casco preparado para búsqueda pasiva.



Cartagena.—Entre los días 13 al 17 de octubre hizo escala en el puerto de Cartagena el buque de investigación de la Marina francesa, *Berry* (A-644).

Entró en servicio en 1964 como buque transporte y fue reconvertido en 1977, para prestar su actual función, como buque de pruebas de equipos electrónicos. Desplaza 2.700 toneladas a plena carga y sus dimensiones son 86,7 m de eslora, 11,6 m de manga y 4,6 m de calado; está propulsado por dos motores diesel MWM y un solo eje, con velocidad máxima de 13 nudos.

Entre los días 20 y 23 de octubre efectuó escala en el puerto de Cartagena el cazaminas de la Marina francesa *Andromède* (M-643).

Pertenece a la clase *Tripartite*, que fue construida como proyecto conjunto entre Francia, Bélgica y los Países Bajos. Dentro de la Marina francesa pertenece a la clase *Eridan* y es el tercero de los diez en servicio. Fue entregado en octubre de 1984. Desplaza 595 toneladas a plena carga y sus dimensiones son 51,5 m de eslora, 8,9 m de manga y 2,5 m de calado; está propulsado por un motor diesel Brons Werkspoor y un solo eje, con velocidad máxima de 15 nudos; dispone, asimismo, de dos timones activos. Está equipado con rastras mecánicas y acústicas, y con dos vehículos de control remoto PAP-4 para caza de minas.

A. P. P.

Ceremonial

Juras de Bandera en la Zona Marítima del Cantábrico.—El día 6 de octubre tuvo lugar en el CIM de Ferrol la Jura de Bandera de los integrantes del quinto llamamiento de 1995. El acto fue presidido por el almirante jefe de la zona, don Gabriel Portal Antón.

El comandante del CIM, capitán de fragata don Carlos Salazar Camarero, impartió la última lección del curso, recordando que durante el período de instrucción se intenta dar una visión general de la Armada y sus buques, y confiando en que la experiencia del servicio militar en la Armada ayude a modificar las imágenes trasnochadas sobre la «mili». A la finalización se efectuó la Ofrenda a los Caídos.

El día 11 se celebró en el Cuartel de Dolores del Tercio Norte ferrolano la Jura de Bandera de los inscritos de Infantería de Marina del 5/95. El acto fue

presidido por el jefe de Estado Mayor de la Zona Marítima del Cantábrico, contraalmirante don Miguel Ángel Fernández Fernández. El jefe del Tercio Norte, coronel don Manuel Camiña Romero, recordó en su alocución que el acto celebrado era el más importante que podía realizarse como españoles y que el ofrecimiento de la vida al servicio de España obliga no sólo durante el servicio militar sino a lo largo de toda la vida.

A. P. P.

EXTRANJERO

Argentina

Fracasa la venta de cuatro submarinos TR-1700.—El gobierno argentino ha desistido en su intento de vender los cuatro submarinos clase TR-1700, después de cinco años de búsqueda infructuosa de un comprador. Por ello, la compañía Thyssen Nordseewerke ha ofrecido finalizar los parcialmente construidos *Santa Fe* y *Santiago del Estero*, con un costo de 36.000 millones de pesetas. Bajo esta perspectiva los dos submarinos que se encuentran construidos en un 50 por 100 y 25 por 100, respectivamente, serían llevados a Alemania con los equipos sin montar, para ser allí acabados. El material acopiado en Buenos Aires serviría como piezas de repuesto para los dos submarinos que se encuentran operativos, el *Santa Cruz* y el *San Juan*.

Australia

Nuevo helicóptero para las fragatas clase «ANZAC».—La Marina australiana ha anunciado la apertura de un concurso para proveer de helicópteros a las ocho nuevas fragatas clase Meko 200 ANZAC. El número total de helicópteros a adquirir sería 14, con la posibilidad de elevar esta cifra hasta 26 si se incluyen los 12 necesarios para dotar al mismo número de patrulleros de altura (OPV), que se encuentran en diferentes fases de construcción. Los diferentes modelos presentados a este concurso son el *Super Lynx* de Westland, el *Panther* de Eurocopter, el *A109* de Agusta, el *Bell430* de la casa Bell, el *S-76N* de Sikorsky y el *SH- 2G Seasprite* de Kaman.

Brasil

Nuevo patrullero clase «Guajará».—Recientemente ha llegado a Brasil procedente de los astilleros de Peenewerft, Alemania, el patrullero *Guaporé*, segundo de una serie de cuatro clase *Guajará* que asumirán en las aguas jurisdiccionales brasileñas misiones de vigilancia costera, protección de las plata-

formas petrolíferas, lucha contra el narcotráfico y el contrabando. El desplazamiento de estos patrulleros es de 213 toneladas y cuentan con una dotación de 31 hombres.

Canadá

Botadura del primer MCDV.—El primero de una serie de 12 buques de defensa de costas (MCDV) de la Marina canadiense, el HMCS *Kingston*, fue botado en los astilleros de San Juan de Terranova el pasado 12 de agosto. El buque, de 970 toneladas, comenzó sus pruebas de mar en noviembre, y su costo ha sido de 5.500 millones de pesetas. Su dotación está compuesta por 37 personas, y a 15 nudos tiene una autonomía de 5.000 millas. Su armamento está compuesto por un cañón Bofors de 40 mm y dos ametralladoras de 12,7 mm. Sus cometidos principales son los de vigilancia de costas, protección de las pesquerías, búsqueda y salvamento, y puede ser habilitado para operaciones de MCM. En 1999 deben estar operativos los 12 buques de esta clase.

Chile

Baja de un destructor.—La Marina chilena ha dado de baja al destructor *Almirante Riveros*, y lo ha ofrecido en venta a Ecuador y Uruguay, aunque ninguna de estas dos naciones ha mostrado gran interés en adquirirlo. El *Almirante Riveros* era uno de los destructores construidos según el diseño *Daring* modificado por Vickers Armstrong en Barrow, Furness en 1960. Su armamento principal lo componían cuatro cañones de 4" y dos montajes triples lanzatorpedos Mk32. Su gemelo, el *Almirante Williams*, aún sigue en activo, pero es previsible su baja a corto plazo.

China

Proyecto de construcción de un portaaviones.—La Empresa Nacional «Bazán» ha ofertado dos diseños de bajo costo a la Marina de la República Popular China. El diseño básico corresponde a un portaaviones CTOL (conventional take-off and landing) de unas 25.000 toneladas y de un costo aproximado de 350 a 400 millones de dólares, unos 50.000 millones de pesetas. A pesar de su limitado desplazamiento, el buque podría operar con aviones de despegue convencional como el *Mig-29K*, *Rafale M* y el *F/A-18C/D*. Este diseño contempla dos variantes, el SAC 200 con una eslora de 221'8 m y otro mayor, el SAC 220 de 240 m. Ambos tendrían una velocidad máxima sostenida de 26 nudos y una autonomía de 7.500 millas a 15 nudos. El SAC 200 contaría con una dotación de 1.000 hombres y dos catapultas de vapor, con una capacidad del hangar para 21 aviones más cuatro helicópteros, con dos ascensores y una superficie de la cubierta de vuelo de 9.600 m². La India, Argentina

y Brasil podrían ser otros clientes potenciales de este diseño, ya que todos ellos poseen portaaviones obsoletos con más de 30 años en sus cuadernas.

Estados Unidos

LSTs para el Ejército.—El Ejército norteamericano ha recibido su sexto LST el pasado 5 de julio, el *James A. Loux* (LSV-6). Desde 1988 han sido entregados al Cuerpo de Transporte del Ejército de los Estados Unidos cinco buques de la clase *General Frank*, aunque uno de ellos sirve actualmente en la Guardia Nacional de Tacoma. Los LSV desplazan 4.199 toneladas y tienen el mismo diseño que los LST de la segunda guerra mundial, con una capacidad de carga de 1.815 toneladas métricas, aunque la rampa de proa ha sido modificada para facilitar el acceso de vehículos desde los muelles.



Transferencia de fragatas.—La Marina norteamericana tiene previsto transferir ocho fragatas clase *Oliver Hazard Perry* (FFG-7) en los próximos dos años. De los ocho buques dos serían en régimen de alquiler, USS *Clifton Sprague* (FFG-16) y USS *Gallery* (FFG-26), y el resto en venta a Grecia (USS *Duncan*), Turquía (USS *Antrim* y USS *Flatley*), Bahrein (USS *Jack Williams*), Egipto (USS *Copeland*) y Omán (USS *Mahlon S. Tisdale*). Aunque hay algunas ligeras variaciones en su configuración, en general todas llevarán el sistema de control de fuego MK 92, el de guerra electrónica AN/SLO 32(V)2, misiles Harpoon y Standard SM-1 Block VI, torpedos Mk46 Mod 5, sonar AN/SQS 56 y radar de exploración aérea AN/SPS 49(V).



Nuevo LSD.—El LSD *Harpers Ferry*, de 16.695 toneladas, ha entrado en servicio recientemente en la Marina norteamericana. Este buque es una modificación de la clase *Whidbey Island* (LSD-41), optimizado para aumentar la capacidad de carga a expensas de disminuir el dique, que en este caso sólo puede acomodar dos LCAC o una LCU, en lugar de cuatro LCAC o dos LCU. Aunque originalmente se iban a construir doce *Whidbey Island*, al final se limitó esta clase a tan sólo cuatro unidades, en favor de desarrollar los mucho mayores LPD-17 de 25.000 toneladas. El *Harpers Ferry* está propulsado por cuatro diesel Colt-Pielstick, y además de una dotación de 413 hombres puede transportar a 504 infantes de Marina. Otros tres LSD de esta clase se encuentran en diferentes etapas de construcción, estando previsto que entren en servicio entre 1996 y 1998.



Nuevo LHD clase «WASP».—El USS *Boxer* (LHD-4) fue entregado recientemente por los astilleros de Pascagoula, en Misisipí, incorporándose a la Flota del Pacífico. Esta unidad, cuarta de la clase *Wasp*, desplaza 40.532 toneladas y tiene una dotación de 1.052 hombres, pudiendo transportar hasta 1.890 infantes de Marina y 36 aeronaves, de ellos seis aviones V/STOL. Los *Waps* son muy similares a la clase *Tarawa*, que han sido considerados como auténticos portaaviones con cubiertas corridas de 254 metros; no obstante, la doctrina naval norteamericana los considera buques anfibios, por su falta de catapultas y cubiertas de vuelo en ángulo. Otros dos LHD clase *Wasp* se encuentran en construcción, *Bataan* y *Bonhomme Richard*, estando prevista su entrada en servicio en 1997 y 1998, respectivamente.

Filandia

Adquisición de VCAs.—El servicio de guardacostas finlandés ha adquirido tres vehículos de colchón de aire (VCA) clase *Griffon* 2000TDX a la compañía británica Griffon Hovercraft para servir en el Báltico. Estas embarcaciones tienen faldones más profundos que otros VCAs, y sus fondos son de planchas de doble grueso de lo normal para permitirles navegar entre hielos. La velocidad máxima de estas embarcaciones es de 40 nudos y su eslora de 11 metros. Bélgica ha adquirido también este VCA para patrullar por el mar del Norte, al igual que la Infantería de Marina británica. El servicio de guardacostas sueco posee tres de estas unidades y otras tantas la Marina tailandesa.

Francia

Nuevas fragatas clase «Lafayette».—La condición de furtividad (*stealth*) de las nuevas fragatas clase *Lafayette* alterarán el concepto de las operaciones de vigilancia marítima, debido a las características de este tipo de buque que, con un desplazamiento de 3.600 toneladas, presenta una firma radar equivalente al de un pesquero de 500 toneladas. Esta serie de seis fragatas está diseñada para actuar en situaciones de crisis, especialmente en misiones anti-superficie. Pueden ser utilizadas también como plataforma para operaciones especiales, para lo cual han sido dotadas con un dique a popa, al que se accede por la llamada puerta de comandos, para el lanzamiento de embarcaciones rígidas con un estado de la mar de hasta fuerza 5. Las pruebas de mar con el helicóptero Super Frélon se han considerado satisfactorias, aunque su hangar no tiene capacidad para acomodar helicópteros de esta envergadura. Los dos primeros buques de esta serie, *Lafayette* y *Surcouf*, está previsto se trasladen a Tolón en enero de 1996, una vez entregados definitivamente a la Marina francesa.

India

Baterías para submarinos.—La compañía Standard Batteries Ltd. (SBL) de Bombay ha firmado un acuerdo para la Oficina Central de Diseño Rubin, con objeto de instalar sus nuevas baterías en los submarinos rusos clase *Foxtrot* (Proyecto 641). Estas mismas baterías han sido ya instaladas en los submarinos argelinos clase *Kilo* (Proyecto 877). SBL ha suministrado acumuladores de ácido-plomo a la Marina india en los últimos 20 años y sus baterías se han montado también en los ocho submarinos clase *Kilo* de esta Marina. La nueva batería de 240 elementos, desarrollada con asistencia técnica de la compañía alemana Hagen, tiene mayor densidad, bajo mantenimiento y más larga vida.

Italia

Crece el batallón «San Marco».—El batallón *San Marco* de Infantería de Marina ha visto aumentados sus efectivos con una segunda compañía de fusiles, formando parte del grupo operativo, que consistía originariamente en una compañía de fusiles y otra de apoyo de fuego. En los próximos cuatro años el batallón puede crecer hasta alcanzar los efectivos de un regimiento, formando parte de un programa que prevé el aumento de la capacidad de proyección de la fuerza naval de la Marina italiana. Así, en el futuro, el *San Marco* contará con un grupo operativo equivalente a un batallón, una unidad de helicópteros, un grupo logístico y otro de adiestramiento. Los helicópteros de la Marina son los SH-3D y AB-212, a los que se les ha retirado su equipo antisubmarino. En 1995 el batallón contará con seis SH-3D configurados para el transporte de tropas y seis AB-212 modificados para apoyo de fuego, al estar dotados de ametralladoras y cohetes. El modelo adoptado por el batallón *San Marco* es el Marine Expeditionary Unit (MEU) del Cuerpo de Infantería de Marina de los Estados Unidos.

Méjico

Adquisición de dos fragatas.—La Marina mejicana ha adquirido las fragatas *Bronstein* (FF-1037) y *McCloy* (FF-1038) a la de los EE. UU, y las ha bautizado con los nombres de *Hermenegildo Galeana* (E-42) y *Nicolás Bravo* (E-40), respectivamente. Estos buques, de 2.650 toneladas a plena carga, entraron en servicio en 1963, y fueron las primeras unidades de la segunda generación construidas después de la segunda guerra mundial. Su velocidad máxima es de 26 nudos y su armamento consiste en un montaje doble de 3", un lanza-

dor A/S ASROC y dos lanzadores triples para torpedos Mk46. Aunque anticuadas, estas fragatas suponen un refuerzo útil para la Marina mejicana que cuenta con unidades que sobrepasan los cincuenta años.

Noruega

Transferencia de tres patrulleros.—La Marina noruega ha transferido tres patrulleros lanzamisiles clase *Storm*, capaces de dar 37 nudos, a las tres repúblicas bálticas como ayuda a su desarrollo naval y para aumentar su capacidad de control de sus aguas costeras. El *Arg* ha pasado a formar parte del Servicio de Guardacostas de Estonia con el nombre de *Torm*. El *Traust* ha pasado a la Marina letona bautizado como *Bulta*, y el *Glint* fue transferido a Lituania con el nombre de *Dzukas*. Las tres repúblicas bálticas han recibido donaciones de buques procedentes no sólo de Noruega, sino también de Alemania (unidades de la antigua República Democrática de Alemania), Polonia, Suecia, Finlandia, Dinamarca y Rusia.



Una mujer, comandante de un submarino.—La capitán de corbeta Solveig Krey se ha convertido en la primera mujer en la historia de los submarinos que ha llegado a mandar una de estas unidades. La capitán de corbeta Krey pertenece al arma submarina de la Marina noruega desde 1989, y le ha sido asignado el mando del submarino *Kobben*, de 500 toneladas.

Reino Unido

Transferencia de dragaminas.—La Marina británica ha transferido siete de los doce dragaminas de la clase *River* a Bangladesh (cuatro) y Brasil (tres). Los cinco que aún permanecen en la Lista Oficial de Buques han pasado a la Reserva Naval y asignados al Escuadrón de Irlanda del Norte, donde realizan funciones de patrulleros y de represión del contrabando de armas. Los siete dragaminas citados contaban menos de diez años en el momento de la transferencia, pero fueron cedidos con objeto de reducir costos, en parte, y también debido a las corrosiones aparecidas en la cubierta superior, que los hacían inadecuados para navegar por el Atlántico norte.

Singapur

Patrulleros clase «Sea Wolf».—Los patrulleros lanzamisiles clase *Sea Wolf* cuentan con tres sistemas diferentes de misiles en un casco de 254 tone-

ladas. Los buques vieron reemplazados su cañón de 40 mm A/A por un lanzador doble Simbad para el misil Mistral. Además cuentan con dos misiles antibuque Harpoon y dos Gabriel. Por si este armamento fuera escaso, estos patrulleros llevan cuatro lanzadores séxtuples de cohetes Hycor Mk137, mientras que a proa va instalado un montaje Bofors multipropósito de 57 mm. Para controlar todos estos sistemas cuenta con el radar de control de tiro WM28 de fabricación israelí.

J. M. T. R.

Tailandia

Por el Ministerio de Defensa de España se firmó el pasado 6 de noviembre el contrato de venta por 90 millones de dólares a Tailandia de nueve aviones AV-8A con sus repuestos. Estos aviones fueron adquiridos a los Estados Unidos, siendo alta en nuestra Armada entre septiembre de 1976 y enero de 1981, constituyendo la 8.ª Escuadrilla de Aeronaves, con numerales del 01-803 al 814, y pasarán ahora a la tailandesa para dotar al portaaviones que se construye en los astilleros de la Empresa Nacional «Bazán», en Ferrol

G. Y.

Ucrania

Nuevas construcciones.—Desde que obtuvo su independencia en 1991, la Marina ucraniana ha intentado crear una moderna Marina de Guerra, basada principalmente en las unidades procedentes de la flota soviética del mar Negro. Además, la Marina de Ucrania ha obtenido al menos siete unidades que se encontraban en construcción en los astilleros de Nikolaiev, Kiev, Feodosia y Kerch. Los astilleros Kamish Burun, de Kerch, habían comenzado una octava fragata clase *Krivak III* antes de 1991. Después de diversas modificaciones el buque fue finalizado en julio de 1993, recibiendo el nombre de *Hetman Sagaidachny*. Otra *Krivak III*, bautizada como *Hetman Vyshnevetsky*, está prevista entre en servicio a lo largo de 1995, aunque el buque insignia de la flota será el crucero clase *Slava* (Proyecto 1164) de 11.200 toneladas que se encuentra en construcción en los astilleros de Nikolayev, y cuya entrega se prevé para finales de 1996.

J. M. T. R.



MARINA MERCANTE

Presupuesto para 1996

Ante la actual situación política, todo el panorama económico ha quedado afectado por el rechazo en el Congreso de los Presupuestos para 1996, que incluían ciertos aspectos que afectaban a la Marina Mercante en partidas del presupuesto rechazado. Estas partidas afectaban a dos temas de ámbito legislativo decisivos: la mejora de los términos del Registro Especial Español y el respaldo de un Fondo de Garantías para la renovación de nuestra flota mercante. Además de ello, el marco normativo contempla la posibilidad de inscripción en el Registro Canario de los buques actualmente en cabotaje aún reservado, con prioridad para los que efectúan tráficos estratégicos, si bien hay que tener en cuenta que esta disposición no requiere rango de ley y, por consiguiente, se ve relativamente menos afectada por los avatares políticos. De ello se infiere la necesidad de un trámite reglamentario que permita recoger estas necesidades aceptadas por una gran parte del espectro de intereses sectoriales. Caso de no incluir estas iniciativas se produciría un nuevo retraso en el proceso de transformación del sector hacia las nuevas estructuras que precisa el marco de competencia comunitario.

El canal de Suez

La Administración del canal de Suez está estudiando una reducción de sus tarifas con el fin de hacer frente a la disminución de un 10 por 100 en el tráfico de petroleros durante 1995. Esta reducción de tarifas, caso de aprobarse, entraría en vigor a partir del primero de enero próximo. Según parece, esta reducción del número de petroleros que atraviesan las aguas del canal se debe a la competencia ejercida por el oleoducto SUDMED.

Los ingresos del canal durante el presente año que ahora termina, de 1995, se aproximan a los 2.000 millones de dólares, y representan la segunda fuente de entrada de divisas en Egipto, después de las transferencias de sus emigrantes, y antes de los ingresos por petróleo y turismo.

Competencia buque-avión

La Compañía «Trasmediterránea», según informa la revista «ANAVE», está ultimando la modificación de la línea rápida de transbordador que une Tarragona con Palma de Mallorca, con objeto de iniciar la competencia directa con las líneas aéreas que cubren el trayecto desde Barcelona con la capital balear. Este sistema de transporte marítimo reduciría en algo más de media

hora su trayecto, una vez que entre en funcionamiento el túnel de Sóller, lo que permitiría evitar el rodear a la bahía de Palma desde Dragonera a las instalaciones portuarias.

Es de destacar que en el primer mes de funcionamiento de esta línea «fast-ferry», que une Tarragona y Palma, han utilizado sus servicios 12.500 pasajeros, cifra a la que hay añadirle las diecisiete mil reservas, que fueron confirmadas, entre los pasados meses de agosto y septiembre.

En otro escenario marítimo, el del archipiélago canario, cabe destacar que el pasado mes de agosto se cumplieron quince años del servicio que efectúa la «Trasmediterránea» en estas aguas, con hidroalas cubriendo los trayectos Santa Cruz-Las Palmas y Las Palmas-Morro Jable. Durante estos quince años han utilizado este servicio algo más de cinco millones de pasajeros, según informa el «Diario de Avisos».

J. L. T.

MARINA DE PESCA

El nuevo tratado

El desenlace de las duras y prolongadas negociaciones de la Unión Europea con Marruecos se hizo inevitable, y los últimos toques a su redacción definitiva se hicieron «barco a barco» en lo referente a ciertas modalidades, como las artesanales, captura de la merluza negra y cerco, ya que detrás de cada una de ellas está la economía de una familia, todo ello pendiente de un acuerdo muy difícil. En otro aspecto, el de los cefalópodos, por ejemplo, se ha producido un fuerte recorte, al mismo tiempo que se han concedido a Marruecos mayores ayudas económicas que en el anterior acuerdo. Asimismo, el reino alauita ha presionado con éxito para que los desembarcos de las capturas se hicieran en puertos marroquíes y, aunque esta exigencia va en contra de los intereses del consumidor y las más elementales normas de la libertad económica, hay que aceptar una cuota para los barcos de mayor calado. Con ello, los mayores sacrificios recaen sobre la flota gallega. Este desembarco en puertos marroquíes se hará de forma gradual, más que nada para dar tiempo a que Marruecos vaya acondicionando sus infraestructuras portuarias específicas para la recepción del pescado, especialmente en Agadir.

Este nuevo acuerdo pesquero se ha considerado como de un carácter marcadamente político, íntimamente relacionado al del Acuerdo Preferencial con la UE, que pondrá a Marruecos en óptimas condiciones para mejorar su economía, especialmente la derivada de los cítricos y otros frutos, lo cual, por su parte, tendrá una incidencia negativa en nuestras exportaciones de estos mis-

mos productos. En definitiva, los sectores afectados estiman que las concesiones agrícolas se han utilizado como moneda de cambio.

Las características principales de este acuerdo, que también contiene algunos aspectos positivos para algunas modalidades, son las siguientes:

- Tendrá una duración de cuatro años, sin revisión a medio plazo.
- Marruecos recibirá una compensación financiera de 127 millones de ecus anuales.
- Cefalópodos: reducción escalonada en cuatro años del 39 por 100 sobre las capturas de 1994, con desembarcos obligatorios en puertos marroquíes.
- Arrastre: con 213 barcos sufrirá una reducción del 28 por 100
- Palangre: con 172 barcos, su reducción será del 20 por 100.
- Cerco Norte: con 36 barcos, verá aumentada su zona de pesca con un aumento del 65 por ciento de sardina, boquerón y caballa.
- Cerco Sur: con 11 barcos, tendrá un aumento del 56 por 100 de sardina atlántica.
- Merluza negra: con 25 barcos, tendrá un aumento del 38 por 100.
- Atún: Con 28 barcos, mantendrá su actividad al mismo nivel que antes.

¿Cuál será el futuro de la pesca española? Sencillamente, que será cada día más difícil para los pesqueros industriales de gran porte, aunque aún podría encontrarse una especie de *modus vivendi* para la pesca artesanal.

J. L. T.

CONSTRUCCIÓN NAVAL

La reconversión

Después de tres meses de negociaciones e incidentes, los representantes de la Agencia Industrial del Estado (AIE) y de los sindicatos han llegado a un acuerdo para entrar en esta dura reconversión de los astilleros públicos. Existían dos diferencias sustanciales en estas negociaciones: la primera se refería a la redistribución de los trabajadores excedente de plantilla, a los que la AIE ofrecía una retribución del 70 por 100 del salario, mientras que los sindicatos exigían un 79 por 100. Tras un tira y afloja se llegó a la cifra del 76 por 100. La otra diferencia se refería a la jubilación, y se llegó al acuerdo de que los trabajadores que resultasen excedentes puedan percibir, al cumplir los 65

años, el 100 por 100 de las cantidades que les correspondan por jubilación, con independencia del tiempo que hayan trabajado al producirse su excedencia forzosa.

Así, pues, se ha firmado el Plan Estratégico de Competitividad para el sector naval. Este acuerdo recoge casi todas las peticiones de los sindicatos, como que no haya despidos ni se cierren las factorías de Puerto Real y Sevilla, así como que tampoco se privaticen los centros de Santander, Vigo y Gijón. Este plan, en líneas generales, prevé alcanzar en 1998 la rentabilidad de cada uno de sus establecimientos, ya que con posterioridad a ese año no podrán percibir aportaciones económicas del Estado. También se aclara que tanto la empresa como el Estado aportarán los complementos de sus cotizaciones, de manera que el empleado que se acoja a la prejubilación obtenga, al cumplir los 65 años, una pensión igual a la que tendría, de haber estado en activo, como ya hemos señalado. Por último, este acuerdo supone la salida de 3.850 trabajadores, un 38 por 100 de la plantilla por la vía de la prejubilación. Este excedente de plantilla es inferior en más de mil trabajadores al planteado por la empresa.

Tras la firma del acuerdo quedan dos trámites para que sea firme: que tanto los ministerios de Industria como de Trabajo informen favorablemente acerca del asunto de las jubilaciones y que la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos dé su aprobación al documento final, con lo cual el plan podrá ser presentado en Bruselas.

Paralelamente a este Plan Estratégico de Competitividad, relativo al sector naval, hay que señalar que el Consejo de Ministros ha aprobado recientemente una serie de medidas complementarias a dicho plan para mejorar las condiciones de financiación de los préstamos para la construcción y transformación de buques, destinados a armadores nacionales o domiciliados en países de la Unión Europea.

Esta normativa consiste en aumentar, desde los tres puntos actuales hasta cinco porcentuales, el límite de la subvención del tipo de interés de los préstamos, para compensar la subida de tipos del mercado interior y mantener así el límite mínimo del ocho por 100 en las condiciones de financiación establecidas en el Acuerdo a la Exportación de Buques de la OCDE.

J. L. T.

Actividades de los astilleros «Astano»

El día 20 de octubre fue puesto a flote el buque *Petrojarl Foinaven*, que ha sido construido con la proa y popa del buque ruso *Anadyr* y un nuevo cuerpo central construido en «Astano». La nueva construcción se enmarca dentro de la tecnología *offshore* desarrollada por el astillero en los últimos años; el buque será entregado en abril de 1996 y desarrollará su labor como unidad de almacenamiento y producción de crudo en los campos petrolíferos del mar del Norte.

Por otra parte, la empresa continúa sus actividades en el área de reparaciones, actuando en este momento en tres buques diferentes: el carguero *Aravac E*, el buque de productos químicos *Iver Ketana* y el mercante *Stolt Avenir*. Próximamente llegará el buque de pasaje panameño *Scotia Prince* para efectuar revisión de máquinas y varada, estando previsto que permanezca en la factoría hasta el próximo mes de febrero.

A. P. P.

TECNOLOGÍA

Simuladores

El pasado mes de septiembre se entregó por la empresa CESELSA, filial de INDRA, el primer simulador de helicóptero fabricado por esta firma, encargado por la Armada en 1992 para los SH-60B. CESELSA es ya veterana en la avanzada técnica de los simuladores, en la que ha adquirido prestigio internacional, habiendo construido en 1979 el del avión CASA C-101 y posteriormente el del McDonnell-Douglas F-18 para el Ejército del Aire; del AV-8B para la Armada y del *Corsair A-7X*, así como del F-16 para Portugal, es contratista principal en el del *Harrier II Plus* para España, Italia y Estados Unidos. Este último país adjudicó en noviembre a la empresa española el contrato de actualización de simuladores para el *Harrier*, operación que supone la sustitución de los ordenadores centrales y sistemas gráficos originales por otros de última generación con mayor capacidad de proceso, para cuatro unidades con opción para una quinta, por un importe cercano a los 1.000 millones de pesetas. Es de señalar que es la primera vez que la Armada norteamericana otorga un contrato de esta especie en el campo de la simulación a una empresa no estadounidense.

G. Y.

CULTURA NAVAL

Presentación de la edición de «La Marina de Castilla», de Fernández Duro

El 27 de octubre se celebró en Zamora la presentación de la reedición facsímil de esta importante obra del capitán de navío zamorano don Cesáreo Fernández Duro, de cuya publicación ya dimos cuenta en la sección *Libros y Revistas* de nuestro cuaderno del pasado mes de junio.

En el acto, del que la prensa local se hizo eco con extensión, hicieron uso de la palabra el presidente de la Diputación Provincial, don Antolín Martín Martín, quien aludió a la colaboración de la Armada para «rescatar del olvido que la cubre a la obra de Fernández Duro», proponiendo la concesión de becas de investigación o intercambio entre universidades, centros de estudios locales, Consejo Superior de Investigaciones Científicas y el Instituto de Historia y Cultura Naval, como posibles vías para la reedición de la obra del insigne historiador El almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, don Juan José Romero Caramelo, le entregó un retrato al óleo de Fernández Duro y mostró su apoyo a lo manifestado por aquél, añadiendo que el libro era el primero que relataba «cómo nació España», subrayando al referirse a su autor «su ejemplar entrega a la Armada, su afán constante de estar en primera línea, su consagración al estudio, su amor a la tierra. Tuvo tiempo de hacer muchas cosas. Fue un oficial de primera clase. Y también hidrógrafo, geógrafo, historiador y académico de la Real de la Historia». Por su parte, el presidente del Instituto de Estudios Zamoranos, don Miguel Ángel Mateos, se refirió con entusiasmo a la obra, afirmando que su autor se manifestaba «objetivo en su exposición, pero patriótico» y que resultaba «un relato ameno» escrito con «estilo recio, pero que supera el dato frío del historiador».

Al acto asistieron también el almirante jefe de la Jurisdicción Central, don Francisco Martín Ortiz de Saracho; el gobernador civil, don Emilio Petisco; el delegado territorial de la Junta, don Juan Seisdedos, el alcalde de Zamora, don Antonio Vázquez, diputados, historiadores y profesores.

G. Y.

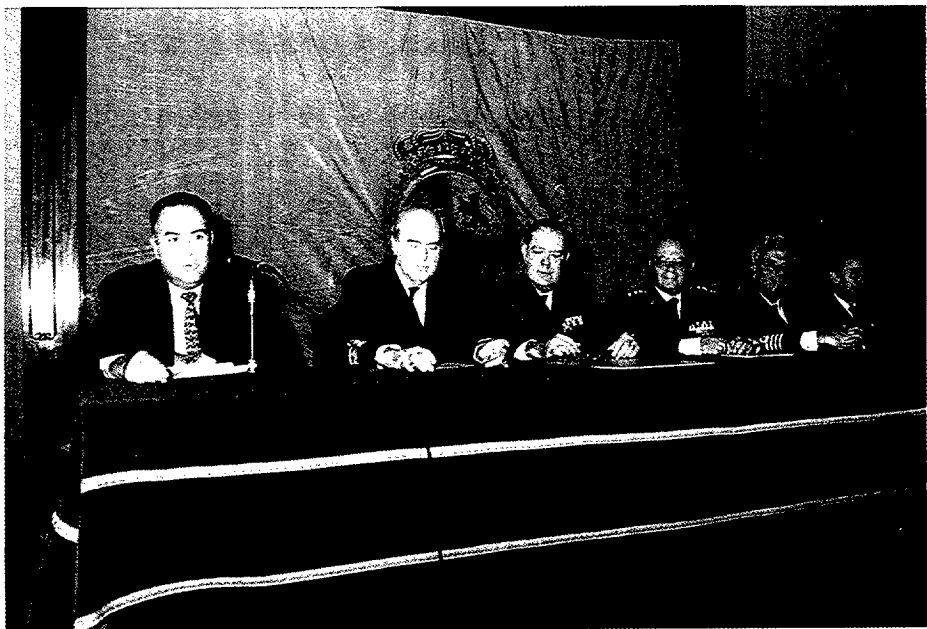
Entrega de los Premios «Virgen del Carmen» de la Armada de 1995

El pasado día 27 de octubre, tuvo lugar en el salón de exposiciones del Museo Naval de Madrid el acto académico de la entrega de los Premios «Virgen del Carmen» de la Armada correspondientes al año 1995, importante evento cultural a cargo del Instituto de Historia y Cultura Naval.

El acto fue presidido, por ausencia del almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, por el almirante de Personal, vicealmirante don Marcelino García Teibel, a quien acompañaba el director del Instituto de Historia y Cultura Naval, contralmirante González-Aller Hierro, y otras personalidades de dichos centros.

El acto comenzó con unas palabras del director del Instituto de Historia y Cultura Naval, explicando la significación del mismo, y elogiando la labor de los premiados, que recogieron sus galardones entre los aplausos de los asistentes.

Previamente, el catedrático de Historia Moderna de la Universidad Complutense, doctor Enrique Martínez, pronunció una brillante y documentada conferencia sobre las vinculaciones culturales de la Armada.



Como cierre de la sesión, se celebró un aula de poesía del mar, en la que, en unión del poeta premiado, recitaron versos propios de temas marineros los poetas Luis López Anglada, José Gerardo Manrique de Lara, José Javier Aleixandre, Carlos Murciano y José Cervera Pery.

Sobre los agraciados con estos premios, véase nuestro *Noticario* de octubre pasado.

J. C. P.

Congreso Internacional sobre la presencia española en el Pacífico

Durante los días 8 a 10 de noviembre tuvieron lugar en Córdoba, en el espléndido marco del Museo Diocesano, las jornadas correspondientes al Congreso Internacional de la presencia española en el Pacífico, promovidas por la Asociación Española de Estudios del Pacífico en colaboración con la Dirección General de Relaciones Culturales y Científicas del Ministerio de Asuntos Exteriores, la Universidad de Córdoba y otras entidades culturales.

El congreso contó con la participación de destacados historiadores españoles, europeos, americanos, asiáticos y oceánicos, que en un apretado programa de ponencias (nueve diarias) desarrollaron toda una amplia temática en torno a la idea central de resaltar la presencia, influencia y aspectos, tanto sociológicos, religiosos y políticos, como culturales y de infraestructura, en el ámbito del Pacífico.

Todas las intervenciones rayaron a gran altura, dada la personalidad y trayectoria de los concurrentes, entre los que se encontraban la doctora Lourdes Díaz-Trechuelo, catedrática emérita de la Universidad de Córdoba el hispanista doctor Eric Beerman, los embajadores Carlos Fernández Shaw y Pedro Ortíz Armengol, el doctor Robert Inglis, presidente del Vancouver Spanish Pacific Historical Society, de Canadá; el doctor García Abásolo, catedrático de Historia de América de la Universidad de Córdoba —que tuvo también a su cargo la coordinación de las jornadas—; la doctora Marjorie Driver, directora de la Sección de Documentos Españoles de la Universidad de Guam (islas Marianas); el padre Isacio Rodríguez, profesor del Estudio Agustiniiano de Valladolid; el doctor Mario Manfredi, director del Centro de Estudios Malaspinianos de Mulazzo (Italia); el doctor Antonio Orozco, presidente de la Real Academia Hispanoamericana de Cádiz; el catedrático de Historia de América de la Universidad Complutense Leandro Cabrero; la profesora Annie Bart, de la Universidad de Tahití en la Polinesia francesa; la doctora María Fernanda García de los Arcos, profesora de la Universidad Autónoma de México, y el notario del ilustre Colegio de Madrid Antonio Linage.

El Instituto de Historia y Cultura Naval estuvo representado por el coronel auditor José Cervera Pery, director de la «Revista de Historia Naval», que tuvo a su cargo la ponencia «Las exploraciones del siglo XVIII: un remate histórico».

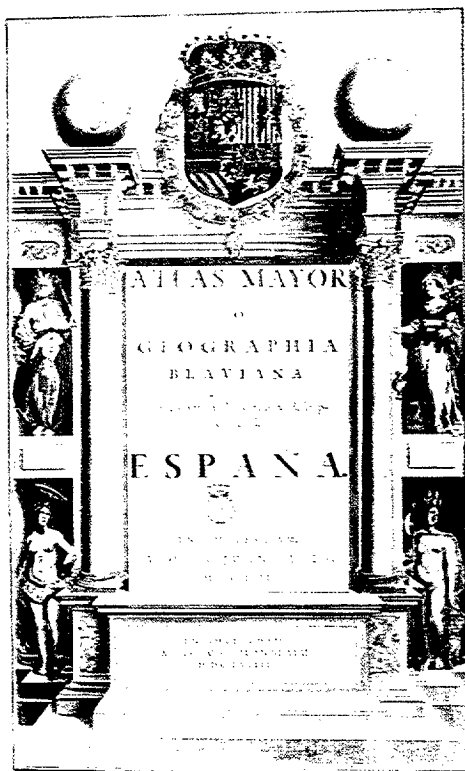
J. C. P.

Exposición Cartográfica

El pasado 18 de septiembre, fue inaugurada por los príncipes de Asturias y de Orange, en la Fundación Carlos de Amberes, la exposición «De Mercator a Blaeu», con la colaboración de las embajadas de los Países Bajos y Bélgica, y de otras instituciones y empresas de estos países y de España, en la que se «evoca el esplendor de la cartografía de las Diecisiete Provincias de los Países Bajos durante los siglos XVI y XVII en su relación con una España que también estaba viviendo su propio siglo de Oro cultural y artístico».

Se celebró ésta en conmemoración del cuarto centenario de la muerte del célebre geógrafo holandés Gerhard Kremer, llamado Mercator (1512-1594). Se expusieron mapas relativos al «progresivo perfeccionamiento que la cartografía expemimentó a lo largo de los siglos XVI y XVII y sobre el uso plural y variable, que se dio a esos mapas».

Comprendía la muestra, después de una breve introducción, cuatro secciones: «Mercator, reformador de la Geografía», en la que se trata de «su ejecutoria vital e intelectual y se recoge su relación con España —con distintos personajes de la Corte de los Austrias y con los mismos monarcas—», recordando también a otras figuras, como «Apianus, Gemma Frisius y Fineo».



La segunda sección estaba dedicada a la «Cartografía y Política», refiriéndose a «las relaciones entre España y los antiguos Estados de Flandes», evocando los varios usos que «a comienzos de la Edad Moderna se dieron a la cartografía y ciencias conexas... episodios de la guerra de 1568-1648 y la revuelta de los Países Bajos» a través de varias estampas históricas con representaciones cartográficas, así como «la intervención de los monarcas españoles como mecenas de la cartografía hecha en las Diecisiete Provincias de los Países Bajos». La tercera sección nos acercó a «la obra de la dinastía de los Blaeu; la inmensa tarea de recopilación cartográfica de Willen Blaeu y sus pioneros trabajos náuticos», así como la difusión que desde Amsterdam se produjo, merced al titánico esfuerzo de Juan Blaeu. En la cuarta sección se expone «una serie muy completa de ejemplos de la representación cartográfica de las

Diecisiete Provincias como una unidad, que se mantuvo incluso después de las divisiones políticas acaecidas durante los siglos XVI y XVII, así como otros mapas relativos al surgimiento del *Leo Belgicus*, una especie de emblema de esa imagen cartográfica unitaria».

Si justo es conocerse todo, merece mencionarse aquí la sala en la que se exponían las ilustraciones dedicadas a varias ciudades de la época, «Madrid, Sevilla, Amsterdam y Amberes», que la completan una «primera descripción de Madrid en versos hexaedros latinos realizados por Enrique Cock, cosmógrafo y arquero de la Guardia de Felipe II que, procedente de Holanda, vivió en España a finales del siglo XVI». También es digno de mencionarse la exposición en una sala de los planos del monasterio de El Escorial, hechos por Pedro Perret, de Amberes.

La exposición, que se clausuró el 19 de noviembre pasado, con gran éxito de público visitante, bien mereció una visita; digamos que para completar ésta se editó un lujoso libro, en el que detalladamente estudia todo lo en ella expuesto.

F.

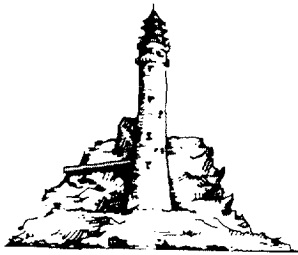
Exposición en el Centro Cultural de la Armada de Ferrol

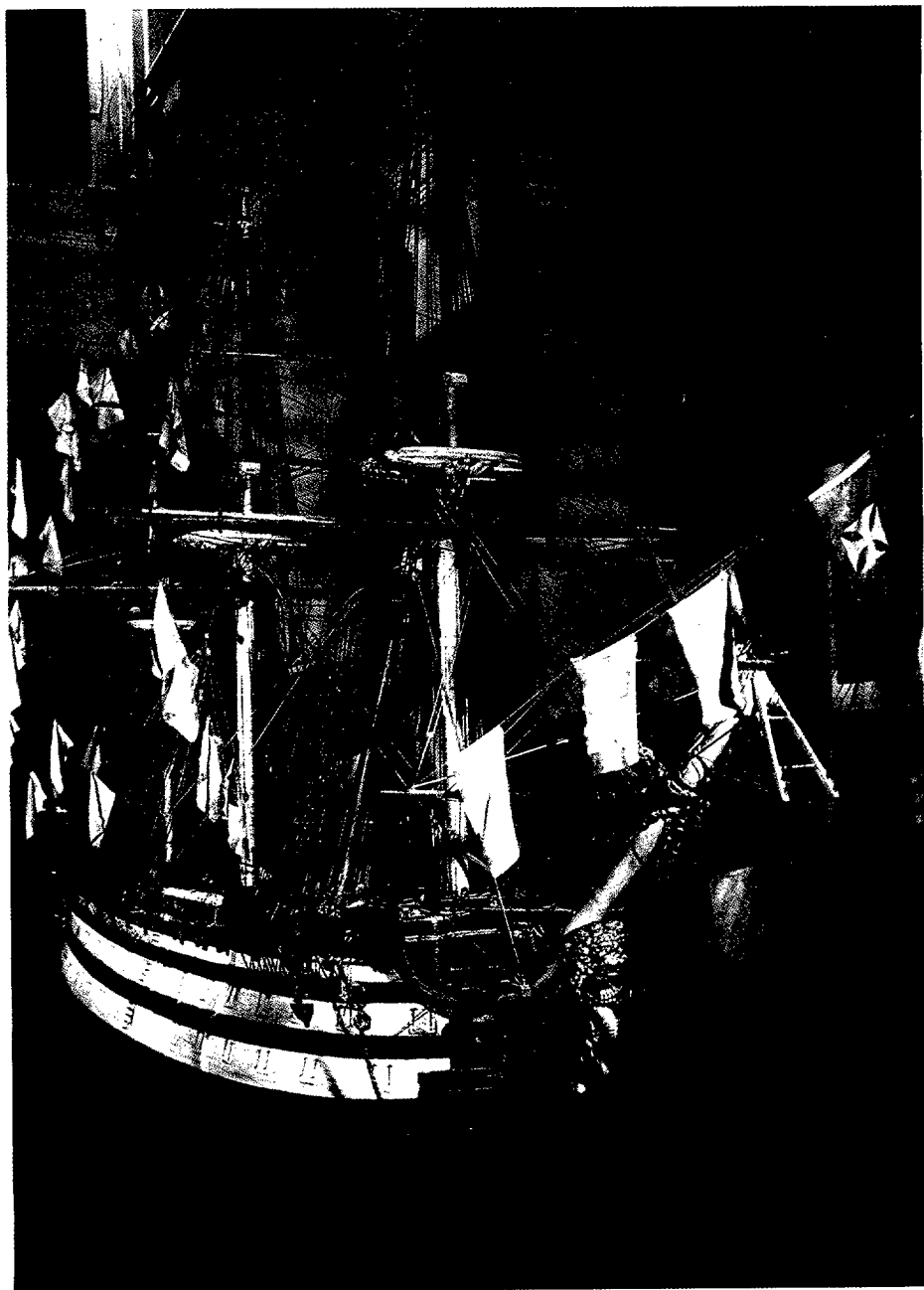
El día 10 de octubre se inauguró en el Centro Cultural de la Armada, en Ferrol, una exposición itinerante promovida por el Museo del Prado y organizada por los ministerios de Defensa y Cultura.

El acto fue presidido por el almirante jefe de la Zona Marítima del Cantábrico don Gabriel Portal Antón.

En la exhibición se recogen treinta reproducciones fotográficas de diversas obras pictóricas del museo madrileño. Con esta exposición se pretende, según palabras del almirante Portal, fomentar una posterior visita al museo y acercar a la marinería a la realidad de la pinacoteca madrileña.

A. P. P.





Navío «Santa Ana». (Museo Naval, Madrid).



LIBROS

BARBUDO ESCOBAR, Ignacio: **Tratado de Maniobra. Tomo I, Fundamentos.** Editado por el autor, 1995; 257 páginas.

Esta 8.^a edición de la obra, que con el mismo título se publicó originalmente hace más de cincuenta años por el padre del autor y más recientemente por él mismo con la colaboración del anterior y la de su hermano, no es una mera reproducción de las anteriores, sino que recoge importantes novedades. En primer lugar, se ha dividido en dos tomos, el primero de los cuales, con el subtítulo «Fundamentos», es el que comentamos, en el cual se han añadido importantes referencias relativas a la marina de recreo y deportiva, que tanto incremento ha venido teniendo en los últimos años. Se ha añadido un capítulo dedicado a la propulsión a vela, aumentándose también lo relativo a la maniobra, así como un glosario de términos náuticos y un apéndice con los programas para obtener los títulos de patrón de embarcaciones de recreo y patrón de yate, con referencias a los capítulos que tratan de los temas correspondientes.

Todo ello ha supuesto la inclusión de nuevas ilustraciones, por lo que, en conjunto, esta obra es esencialmente distinta a las anteriores ediciones y completa en sí misma, pues el tomo II se reserva exclusivamente para complementar el contenido en aquellos aspectos requeridos por cursos superiores de profesionales y capitanes de yate.

De lo anterior se deduce el interés del libro, que acentúa su carácter didáctico al acomodarse a determinados programas, lo que hace que no deba faltar

en ninguna biblioteca náutica, ni aun en el caso de disponer de alguna de las ediciones anteriores, que tanta difusión tuvieron, ya que las variaciones introducidas hacen de ésta una obra nueva perfectamente actualizada.

T. T.



ROZA CANDÁS, Maximino: **Los balnearios marítimos de Asturias (1848-1935)**. Editado por la Fundación Alvargonzález. Gijón. 1995; 237 páginas.

Este libro es un resumen del trabajo de investigación presentado por el autor dentro del programa de doctorado «Análisis Territorial» del departamento de Geografía de la Universidad de Oviedo, correspondiente al bienio 1993-95, para cuya ejecución disfrutó de la beca «Ramón de la Sagra» concedida por la Fundación Alvargonzález.

A comienzos del siglo XIX se revaloriza la práctica de los baños de mar, dentro de una evolución social general y, en principio, con fines principalmente terapéuticos; pero ya a mediados del siglo se difunde el veraneo en las playas entre las clases acomodadas, estimuladas con el crecimiento de la red ferroviaria que facilita las comunicaciones del interior con la costa. Nacieron así los clásicos balnearios, que prestaban particular fisonomía a muchas de nuestras playas, con sus característicos pantalanes, en gran parte desaparecidos, así como los paseos marítimos que embellecen tantas ciudades costeras, y los clubes náuticos, alentando una importante actividad económica al amparo de los nuevos recursos que la revolución industrial ponía a disposición de la nueva clase media que surge entonces, lejos aún de la masiva popularización actual.

El fenómeno tuvo, pues, una notable importancia económica, social y urbanística que se recoge en este libro, particularizado para la región asturiana, ilustrándolo con profusión de planos, fotografías y cuadros comprensivos de datos económicos y estadísticos, resultado de una minuciosa y exhaustiva investigación, proporcionando una información por demás curiosa e interesante de aquél, uno de cuyos efectos fue, sin duda, lograr un acercamiento al mar de ciertas capas sociales —siquiera por contacto físico con el elemento— que contribuiría a acentuar en cierta medida la comprensión del carácter marítimo de nuestro país, con harta frecuencia ignorado por muchos.

G. Y.

The World Defence Almanac, 1995-96. Editado por el Grupo Mönch. Bonn, Alemania.

Aunque la fecha para la distribución de esta importante obra esté fijada para enero de 1996, podemos adelantar a nuestros lectores su contenido, que comprende de forma exhaustiva los datos principales relativos a las fuerzas armadas de todo el mundo, incluyendo además una información geoestratégica muy depurada, concerniente a todas las naciones y regiones del orbe, así como las principales características de las distintas economías mundiales, presupuestos generales y, en particular, los de la defensa, y los sistemas orgánicos de la defensa.

En un aspecto técnico, se describen las estructuras de estas fuerzas armadas, información del poderío militar de cada nación, tanto en paz como en guerra, además de los principales sistemas de armas actualmente operativos y previsiones de adquisición de armas de todo tipo, tanto para la sustitución de las ya anticuadas como para la potenciación del arsenal bélico de cada país.



J. L. T.

VEIGA, Francisco: **La trampa balcánica.** Editado por Grijalbo Mondadori, S. A. Barcelona, 1995.

Al llegar a las postrimerías del siglo actual, los Balcanes ocupan nuevamente un primer lugar en la actualidad internacional, y en el mismo entorno bélico y crítico en que se desenvolvían a principios de siglo. Parece como si hubiera una continuidad, una vocación por parte de este trozo, tan mixtificado, de Europa. Ello ha traído consigo un nuevo concepto geopolítico, la balcanización, y nos hace pensar si no sería Europa el problema de los Balcanes, ya que éstos fueron convertidos en el teatro de los conflictos entre las potencias, las cuales se beneficiaron de los irredentismos, al mismo tiempo que bendijeron los mecanismos de integración social poco viables. ¿Cómo respondieron los estados de la región? Sencillamente impulsando políticas que variaron sustancialmente las estructuras tradicionales.

Desde estos esquemas, el libro que comentamos aborda los hechos desde una triple perspectiva: la evolución histórica, la importancia de los cambios y la interrelación étnica, lo cual facilita al lector una clara y objetiva visión global, ya que la contemplación de la historia balcánica ha sido construida muchas veces en base a tópicos vetustos y fáciles simetrías.



J. L. T.

CUCHARERO PÉREZ, Francisco: **Guiado y control de misiles**. Editado por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Defensa, 1995; 713 páginas.

Esta obra tiene por finalidad proporcionar a los ingenieros politécnicos los conocimientos necesarios para el desempeño de sus misiones en sus futuros destinos; es, por consiguiente, un libro «de texto», redactado por su autor como profesor de la asignatura «Guiado y control de misiles», y para su comprensión total es necesario tener conocimientos matemáticos del nivel de las escuelas de Ingeniería Superior, así como de sistemas de control.

El libro está concebido desde el punto de vista del cálculo y diseño del misil como sistema, sin entrar en el estudio detallado de sus componentes, cada uno de los cuales es objeto de la correspondiente especialidad; es, pues, un estudio eminentemente físico y matemático. Todo esto significa que, con la sola excepción del primer capítulo, descriptivo y dedicado al concepto teórico del misil, sus distintas partes y magnitudes físicas, que puede ser de fácil acceso a cualquier lector de mediana cultura técnica, el resto sólo está al alcance de quienes tengan la formación más completa a que se alude al comienzo de estas líneas. Éstos son los capítulos, que tratan de las *leyes de guiado*, *mecánica de vuelo*, que establece las funciones de transferencia que condicionan su comportamiento aerodinámico, cuyos resultados se emplean en el capítulo *Pilotado*, encaminado al cálculo de la *distancia de paso*, para terminar con el análisis del *ruido*.

Se completa con cinco apéndices, los cuatro primeros con el fin de proporcionar una base útil para la resolución de los principales problemas matemáticos y físicos, precisando el cálculo numérico aplicado a la integración de ecuaciones diferenciales y la programación de ordenadores para su resolución, mientras que el quinto es una lista de los misiles fabricados en países occidentales.

Se trata, pues, de una obra eminentemente técnica que encontrará favorable acogida entre los especialistas, ya que la bibliografía en lengua española sobre este tema era, hasta ahora, escasa y fragmentaria, por lo que es de subrayar su utilidad y lo meritorio del trabajo que ha representado su elaboración.

T. T.



VARIOS: **Martín Fernández de Navarrete, El marino historiador (1765-1844)**. Ed. Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid, 1995; 73 páginas.

Con motivo del ciclo de conferencias, celebradas en noviembre del pasado año, con el lema de «Martín Fernández de Navarrete. El marino historiador»,

patrocinado por el Instituto de Historia y Cultura Naval, se ha editado este libro en el que varios historiadores han colaborado.

Precedido de una *Presentación y recuerdo sobre la personalidad de don Martín Fernández de Navarrete*, por don Francisco Fernández de Navarrete, marqués de Legarda, descendiente directo de don Martín, «y custodio celoso de la casa que le vio nacer y de los libros y papeles que tanto amó», siguen varios trabajos: «La España que conoció Navarrete», es su autor don Vicente; Palacio Atard. «Fernández de Navarrete. Marino», por don José Cervera Pery; «Fernández Navarrete de la Historia de los Descubrimientos», por don Carlos Seco Serrano; «La colección Fernández de Navarrete del Museo Naval», por doña Dolores Higuera Rodríguez, y «Fernández de Navarrete, Académico de la Historia», por don Gonzalo Anes y Álvarez de Castrillón.

A lo largo de estos trabajos vamos conociendo la vida de Fernández de Navarrete, como marino, como historiador, como académico de la Real Academia de la Historia, de la que llegó a ser director, así como de la España que le tocó vivir, tiempos azarosos, la guerra de la Independencia y las mil vicisitudes por las que pasó; por lo curioso e interesante, merece, a nuestro juicio, conocerse, tanto por los investigadores como por los curiosos del tema.



F.

VOLTES, Pedro: Errores y fraudes de la ciencia y la técnica. Editorial Planeta, S. A. Barcelona, 1995; 301 páginas. 2.100 pesetas.

La Editorial Planeta, S. A., en su selección de «Memoria de la Historia» ha publicado este libro que reseñamos, del que es autor don Pedro Voltes, historiador.

Precedido de un *Prólogo* y dividido en tres partes, y cada una de éstas en capítulos, razones de espacio nos obligan a sólo referirnos a algunos, entre éstos el titulado *Delirios náuticos*, de la primera parte; en él recuerda a «Los navíos extravagantes»; dice que «La construcción de embarcaciones extravagantes y equivocadas hasta el delirio no ha sido rara en el curso de la historia», y aquí nos encontramos con las célebres *baterías flotantes*, del francés D'Arçon, y cita a don Luis de Córdoba, que el 14 de septiembre de 1782, anotaba en su diario el desastroso fin de las tales baterías. Como nadie escarmienta en cabeza ajena, hace mención a la «idea» del almirante ruso Popov, quien, por lo visto, conocedor del «éxito» de las citadas baterías flotantes, se propuso mejorarlas, inventado una «embarcación acorazada...», de la que se construyeron dos unidades, la *Admiral Popov* y la *Noygorod*; resultado de la experiencia, ambas «no tardaron en ser retiradas y quedar inmovilizadas en puerto para ser mostradas a los curiosos». Otro acorazado, el *Hoche*, éste francés, después de doce años que se tardó en construirlo, veamos lo que de él decía un comentarista extranjero: «parecía una ballena en cuyo lomo se hubieran cons-

truido casitas de campo». Ahora es el navío inglés *Dreadnought*, del año 1906, en el que «la cofa del observador fuera colocada en un mástil anexo a la chimenea del barco, de modo que el desdichado vigía se tostaba de calor y no veía nada, atufado por la humareda». Ni Churchill siendo primer lord del Almirantazgo pudo arreglar el despropósito.

Vamos ahora con el navío español *Santísima Trinidad*, construido en el arsenal de La Habana, el año 1769, el «buque de guerra más grande del mundo», después de múltiples reformas y cambio de armamento fue creencia general que «era de manejo muy defectuoso»; en Trafalgar (21-X-1805), acabó sus días después de haber sido apresado por los ingleses, que también lo admiraban se hundió próximo a la costa. Recordemos que don Benito Pérez Galdós, en su primer libro, primera serie, de los «Episodios Nacionales», *Trafalgar*, le denominaba «El Escorial de los mares». Otras muchas pifias en la construcción y empleo de barcos ha habido y habrá, pero el espacio, repetimos, obliga a no citarlos, sólo diremos que Adam Smith recomendaba a todos los países que «cada persona se dedicase a producir aquello a lo cual les llama Dios»; tenía razón don Adam.

El libro es por demás interesante y ameno, ilustrado con buen número de láminas, creemos hará reír y pensar a todos los amantes del tema.

F.



VARIOS: **Andalucía y América**. Instituto de Historia de Andalucía. Universidad de Córdoba. Córdoba, 1994; 369 páginas.

Patrocinada por el Servicio de Publicaciones de la Consejería de Cultura y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía y Obra Social y Cultural Cajasur, se ha editado este libro en el que recogen las actas del II Congreso de Historia de Andalucía, celebrado en Córdoba el año 1991. Varias son éstas, a las que precede una *Introducción*, de las que razones de espacio obligan a sólo citar algunas *La Armada de la Guarda de las costas de Andalucía (1521-1525)*, por Esteban Mira Caballos; estudia aquí la actividad de los corsarios franceses y la actitud portuguesa; la reacción española y el devenir de la citada Armada en dichas costas. *Los avisos, instrumentos de comunicación y de transporte*, por Antonia Heredia Herrera. *Maestros y pilotos de la bahía gaditana en la Carrera de Indias hasta 1700*, por María del Carmen Borrego Plá; se refiere, entre otras cosas, a la gente de mar de la dicha bahía y a las relaciones de Cádiz y Sevilla, con la Universidad de Mareantes. *El contrabando francés a Indias en época de Carlos II, año 1689*, por María Ascensión de Frutos y García. *La Real Compañía de San Fernando de Sevilla en la Carrera de Indias*, por Carlos Alberto González Sánchez; trata de las expediciones comerciales, exportaciones e importaciones. *El comercio de Málaga con América (1779-1783)*, por José

Ángel Carreño Pérez; trata del movimiento mercantil entre los citados años, y *José de Gálvez y el Consulado del Mar en Málaga*, por María Soledad Santos Arrebola; estudia los proyectos del malagueño don José de Gálvez, secretario del Despacho Universal de Indias, sobre el desarrollo del Consulado Marítimo y Terrestre de Málaga.

El libro es interesante y ameno por la variedad de temas de que trata, siendo, a nuestro juicio, útil para los investigadores y curiosos en general.



F.

TRABULSE. Elías: **Ciencia y tecnología en el Nuevo Mundo**. Fondo de Cultura Económica, S. A. de C. V. México, 1994; 181 páginas. 1.450 pesetas.

El fideicomiso de Historia de las Américas tiene como objetivo «recuperar la originalidad del mundo americano y su contribución a la Historia Universal», pretendiendo, «con la colaboración de los estudiosos de nuestro país y en general del propio continente», la edición de unas series, «Ensayos y Estudios», en las que se estudie cuanto afecte a la cultura en general del Nuevo Mundo. Este libro forma parte de estas series.

Precedido de una *Presentación*, por doña Alicia Hernández Chávez y un *Prefacio* del autor, comprende cinco capítulos, en cada uno de los cuales se van estudiando: la *Geografía*; *Cartografía*; *Ciencias exactas I*; aquí, entre otras cosas, la Astronomía de 1680 a 1750; *Ciencias exactas II*, continuando con la Astronomía de 1750 a 1821 y las matemáticas en el siglo XVIII y, por último la *Minería y Metalurgia* con sus varias técnicas y tratados de metalurgia; concluyendo con una *Bibliografía* extensa. El objetivo es el dar a conocer que «América no sólo fue receptora y transformadora de la ciencia y la tecnología europeas, puesto que resulta indudable que los viajes marítimos de españoles y portugueses no sólo rompieron para siempre la unidad geográfica de la ecúmene medieval, sino que pusieron las bases sobre las que menos de un siglo después se edificó la Revolución Científica...»

F.



REVISTAS

AEROPLANO. Número 12.

En sus ciento sesenta páginas, profusamente ilustradas con fotografías de notable valor histórico y documental, este número de la revista de historia aeronáutica nos informa sobre temas tan interesantes como la vida del aeródromo militar de Tablada (1923-1990); la creación del Servicio de Aerostación Militar (1896-1906); «El comienzo del caza en el mundo y en España»; «El *Grumman Delfín* en el Ejército del Aire»; «Marcas nacionales aeronáuticas de altura y duración»; «Proyectos de aviones I-11, I-115 e I-11B»; «50 años de aeromodelismo». En relación con la guerra de España, son notables los artículos que a ella se refieren, desde ambos bandos: «Escuelas de caza republicanas», «La segunda escuadrilla de Chatos» «Viriatos do ar» y «Ayuda extranjera (tercera parte)»; el interés humano está también presente en sendas entrevistas al teniente general Gavilán Ponce de León y a don Enrique Mapelli, terminando con un ameno cómic titulado «El zapatero de Groof».

La variedad temática y temporal hacen de esta revista un grato medio de difusión de cultura histórica y aeronáutica que el aficionado a estos temas acoge y colecciona con agrado.

G. Y.



NAVAL FORCES. Número V/1995.

En «Magnum. A revolutionary new design for the handling and discharge of submarine weapons» se expone una idea ciertamente innovadora para la instalación de sistemas de lanzamiento de cualquier tipo de armas desde submarinos (torpedos, misiles, minas, señuelos, etc.) en unas estructuras anulares exteriores al casco resistente de estos buques, bien de nueva construcción o modificando los existentes, algo así como el tambor de un revólver.

Acompañan a este número dos cuadernos en separata, uno de ellos dedicado al Centro de Investigaciones Submarinas de SACLANT, en el que se describen sus actividades y los medios de que dispone, y otro que trata de la Conferencia «SUBCON-95», con interesantes artículos relativos al actual desarrollo técnico de la construcción de submarinos en Alemania, principalmente en torno al tipo 212, con las aportaciones más recientes, o en curso de investigación, en relación con aquél, desde su descripción general hasta la par-

ticularización de sistemas —propulsión, armas, optrónica, comunicaciones, sistemas de combate, auxiliares, navegación, etcétera—, todo lo cual proporciona una idea bastante clara del «estado del arte» en esta materia, con una orientación claramente dirigida hacia su difusión en el mercado internacional.

T. T.



PROCEEDINGS. Noviembre, 1995.

Los avances tecnológicos proporcionan nuevos medios y capacidades a las fuerzas navales. Pero también suponen nuevas vulnerabilidades que en el artículo que comentamos (*Sub Tzu & the Art of Submarine Warfare*) se exponen de manera muy gráfica como aprovechables en acciones de guerrilla naval aplicable a zonas restringidas (aguas poco profundas, pasos obligados, zonas de tráfico intenso), sirviéndose de las marinas mercante y de pesca, utilizando medios no convencionales para sembrar el desconcierto y provocar la dispersión de esfuerzos en el adversario. Se exponen las posibilidades de la diseminación masiva de señuelos radar o acústicos, falsos periscopios, redes de alta resistencia unidas a boyas explosivas o transmisoras de situación, embarcaciones simuladas en los puertos para engañar a la vigilancia de los satélites, difusión de información falsa o amañada, utilización de buques mercantes portadores de misiles, interferencia e interceptación de comunicaciones, intrusión en los sistemas de aprovisionamiento mediante la penetración en los procedimientos informáticos de adquisición y distribución de pertrechos (redes Internet), introducción de virus informáticos, sabotaje de los aprovisionamientos alterando los datos reales o introduciendo explosivos activables por control remoto, etc. Todo ello podría lograrse, en general, a bajo coste, por un enemigo incapaz de afrontar un encuentro decisivo pero capaz de hacerlo a nivel local, combinando adecuadamente el efecto de estos medios con los «ortodoxos», principalmente submarinos convencionales armados con misiles y torpedos que aprovecharían la confusión creada para sus acciones.

En el ambiente de ficción presentado en el artículo se pretende llamar la atención sobre estas posibilidades y los resultados a que podría conducir la aplicación coordinada de tales procedimientos, algo por cierto, muy digno de tenerse en cuenta.

T. T.

REVISTA NAVAL (Uruguay). Julio 1995.

En *Capeando la Incertidumbre*, el capitán de fragata Hernes Rodríguez trata del papel de las Armadas menores frente a un nuevo orden internacional. Tras una somera revista a la actual situación mundial, la incertidumbre sobre la dispersión del poder nuclear, los nuevos nacionalismos, la ineficacia de una organización mundial concebida para afrontar conflictos entre estados, que se ve, en cambio, frente a acciones bélicas promovidas entre contendientes que no son claramente identificables ni aún geográficamente, se inspira en la teoría de la «Tercera Ola», de Alvin y Heidi Toffler, para particularizar el problema a los países del cono Sur, para los que estima que no son de aplicación en un futuro próximo los parámetros europeos de una política común de seguridad. Menciona, no obstante, la capacidad de solidaridad en acciones de soberanía y operaciones no militares, como la tendencia a crear una zona intermedia amortiguadora entre las 200 millas de la Zona Económica Exclusiva y la mar libre, y subraya que las operaciones militares de baja intensidad han de absorber la mayor atención (demostraciones de derechos, demostraciones de firmeza, desembarcos anfibios por invitación, evacuación de compatriotas, operaciones antiterrorismo, control de inmigración ilegal y operaciones en la plataforma continental), para las que se requieren medios de adquisición de datos y comunicaciones excelentes y un sistema confiable de mando y control. Concluye, entre otras cosas, que si bien las Armadas menores no pueden aspirar a un desarrollo tecnológico de sus sistemas de armas comparable al de las superpotencias, sí está a su alcance la información y desarrollo de sus sistemas C³ I².



G. Y.

REVISTA ILUSTRADA DE HISTORIA Y MODELISMO NAVAL.

Dakipress, S. L.—Julio-agosto 1995. Madrid, 1995; 38 páginas. 600 pesetas.

Es éste el número dos de la citada revista que, con la misma magnífica presentación que los anteriores, va precedida de una *Editorial*, a la que siguen: *Cartas al Director*; *Filatelia*, dando cuenta de dos nuevos sellos, uno de 19 pesetas y otro de 30, que representan a los navíos *San Juan Nepumuceno* y *San Telmo*, originales de Berlinguero, cuyas láminas se hallan en el Museo Naval; *Exposiciones*, entre éstas, la de «El *San Diego*, un tesoro bajo el mar», clausurada el pasado 12 de octubre, se refiere al citado galeón, que «requisado y armado para el combate» para defender Manila de los ataques ingleses y holandeses, después de un duro combate, fue hundido por barcos holandeses en la bahía de aquella ciudad; de él, un equipo de buceadores franceses ha

extraído material de gran valor, armas, porcelanas, monedas e incluso esqueletos humanos; otras exposiciones se refieren a la «Cultura de la navegación a través del Modelismo Naval, en Gerona», «El jabeque y sus derivados, 3ª parte», «Exposición de modelismo naval de la Liga Naval Española», etc.; *Noticias náuticas. Plástico*: «Acorazado *Tirpitz*»; lo describe y se refiere al modelo; *Madera*, «Buque oceanográfico *Hespérides*», su descripción, y adjunta parte de su plano; «Llaud mallorquín *Tramontana*», modelo que es «ideal para aquel que se inicie en el arte del modelismo naval»; *Radio Control*: «Combate naval por R/C», juego divertido, en el que «tu modelo de barco de guerra de R/C en un lago lleno de otros barcos de guerra de R/C armados con cañones de aire comprimido...» intentarán destruirse mutuamente.

Como verá el lector, este número, como los anteriores, es sumamente entretenido y divulgatorio del Modelismo Naval; con gran número de ilustraciones en color, no dudamos habrá de ser de una gran utilidad para modelistas y aficionados a este tema tan interesante.

F.