

REVISTA GENERAL DE MARINA

JULIO 1996





EDITORIAL 3

TEMAS GENERALES

Coronel Auditor José Cervera Pery
EL DERECHO DEL MAR Y SU GLOSARIO (IX) 5

Capitán de Fragata José Luis de Diego Jimena
PERSPECTIVA MARÍTIMA DE ESPAÑA PARA EL SIGLO XXI 9

TEMAS PROFESIONALES

Capitán de Fragata Ricardo Gómez Enríquez
SUBMARINOS: UN PROGRAMA QUE NO ADMITE DEMORA 21

Teniente de Navío Alfonso Vallés Sales
PATRULLA MARÍTIMA. AÑO 2000: ALGO MÁS QUE UN RETO 29

HISTORIAS DE LA MAR

Coronel de Infantería de Marina José Fernández Gaytán
DON FEDERICO ANRICH Y SANTAMARÍA. MARINO, MINISTRO DE LA REPÚBLICA Y CARLISTA 41

INFORMACIONES DIVERSAS

Capitán de Fragata J. M. Treviño Ruiz
EL COLEGIO DE DEFENSA DE LA OTAN 49

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
Déposito legal: M. 1.605-1958
ISSN 0034-9569
NIPO: 076-96-022-X

VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

- MADRID.—Librería Náutica *Robinson*. Bárbara de Braganza, 10.
Librería *Moya*. Carretas, 29.
BARCELONA.—Librería *Collector*. Pau Claris, 168.
BURGOS.—Librería *Del Espolón*. Espolón, 30.
CÁDIZ.—Librería *Jaime*. Corneta Soto Guerrero, s/n.
CARTAGENA.—Revistas *Mayor*. Mayor, 27.
FERROL.—Librería *Marina*. Galiano, 12.
Central Librera. Fernando Villaamil, 2-4.
Central Librera. Real, 71.
SANTANDER.—Librería *Estudio*. Avenida de Calvo Sotelo, 21.
TARRAGONA.—Librería Náutica *Cal Matías*. Trafalgar, 37.
ZARAGOZA.—Publicaciones *ALMER*. Avda. Independencia, 19.

PRECIOS

Precio ejemplar (IVA y gastos de envío incluidos):

España	225 ptas.
Unión Europea	296 ptas.
Otras naciones	305 ptas.

Suscripciones anuales (IVA y gastos de envío incluidos):

España	2.475 ptas.
Unión Europea	3.256 ptas.
Otras naciones	3.355 ptas.

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Montalbán, 2 - Cuartel General de la Armada - 28071 MADRID.
Teléfono: 379 51 07
Fax: 379 50 28

EDITORIAL



OS encontramos en un período evolutivo importante que, antes de que acabe este siglo turbulento, producirá transformaciones a las que no podemos permanecer ajenos. Por una parte, la modificación del modo de nuestra adhesión a la Alianza Atlántica y, por otra, el paso a unas fuerzas totalmente profesionales merecen ser profundamente estudiadas, pues implican cambios que, aunque se introduzcan progresivamente, han de ser sustanciales para la organización de nuestra defensa dentro de los condicionamientos estratégicos en los que estamos inmersos y con los medios de que podamos disponer para afrontar riesgos actuales y futuros. Riesgos que parecen poco perceptibles a la opinión general a juzgar por lo que suele leerse y oírse, aunque no falten voces autorizadas, no siempre desde el estamento militar, afortunadamente, que de tanto en tanto adviertan su existencia tratando de despertar alguna preocupación en un ambiente generalmente desentendido de estas cuestiones.

Se diría que amplios sectores de opinión consideran que tales riesgos no existen o son tan remotos que no merecen mayor atención; parecen satisfechos con que nuestras Fuerzas Armadas desempeñen, con la brillantez con que lo hacen, sus misiones pacificadoras, sin percatarse de que éstas no son su único, ni siquiera su principal objetivo: éste es, ante todo, garantizar la seguridad nacional.

Un largo período de paz, circunstancia nueva en nuestra Historia, parece haber adormecido la conciencia de nuestras gentes, que tal vez piensen que en el caso de que se viera amenazada otros acudirían en nuestra ayuda. Prescindiendo de que la solidaridad internacional no pocas veces acusa inesperadas grietas y de que tales ayudas suelen pasar abultadas facturas, también podrían considerar ellos que tienen derecho a esperar nuestro auxilio en justa reciprocidad.

Como don Quijote, que quiso dejar su azarosa vida de caballero andante para asumir la condición pastoril, parece creerse que mejor es dejar las armas por el cayado, pero al héroe cervantino le alcanzó la muerte antes de consumir su propósito, para mayor gloria de la literatura universal. No deberíamos correr igual suerte, sobre todo porque no somos personajes de ficción.

En el panorama general de los posibles riesgos que nos acechen hay que recordar que el inexcusable imperativo geográfico hace de nuestra nación un país marítimo, algo en lo que hemos insistido siempre en estas páginas, pero que es olvidado con harta frecuencia. Por eso, la existencia de una fuerza naval tridimensional, equilibrada, adecuada y eficaz es garantía imprescindible de nuestra seguridad. Su armonización con las demás fuerzas y la capacidad de todas ellas en conjunto darán la medida del respeto internacional que merecemos. Pero esto tiene su precio.

PREMIOS «REVISTA GENERAL DE MARINA»

Por Orden Ministerial Delegada 611/06835/96, de 28 de mayo (BOD. núm. 111), se conceden los Premios «REVISTA GENERAL DE MARINA» correspondientes a 1995:

- **Premio «Álvaro de Bazán»**, dotado con 175.000 pesetas, al capitán de navío don Fernando García Moretón, por su artículo *La socialización del Ejército* (febrero-marzo).
- **Premio «Roger de Lauria»**, dotado con 125.000 pesetas, al capitán de fragata don Jorge M. Rosety Fernández de Castro, por su artículo *Influencia de Mahan en las políticas exterior y naval americanas* (marzo).
- **Premio «Francisco Moreno»**, dotado con 100.000 pesetas, al capitán de fragata don Francisco Díaz Martínez, por su artículo *Liderazgo eficaz y calidad total* (octubre).
- **Premio «Antonio de Oquendo»**, dotado con 75.000 pesetas, al capitán de corbeta don Luis Cayetano Garrido, por su artículo *La Fuerza de Medidas Contra Minas ante las nuevas situaciones* (julio).

A los galardonados se hará entrega de los diplomas acreditativos de los premios, así como de su correspondiente asignación en metálico. A los Autores premiados se les hará constar esta circunstancia en su IPEC.

EL DERECHO DEL MAR Y SU GLOSARIO (IX)

(Aproximación terminológica al Convenio de Jamaica)

José CERVERA PERY



Fondos marinos y patrimonio común de la Humanidad



L alta mar era libre y de sus fondos marinos, hasta tiempo casi reciente, no parecía ocuparse nadie. La regulación de la plataforma submarina sería un buen toque de atención, porque más allá el alta mar tenía abundancia de riquezas naturales que exigían medidas para su aprovechamiento y su conservación. En principio hay que diferenciar las especies animales de los recursos minerales, y por lo que respecta a la primera —concretamente la riqueza pesquera— ha sido preocupación de los Estados dictar normas relacionadas, tanto en lo que se refiere al procedimiento de realizar capturas como a los medios empleados. En lo que atañe a lo segundo, el marco apropiado para su regulación, una vez disuelta la Comisión de Fondos Marinos, fue la última Conferencia del Mar, heredera de sus impulsos, sobre todo, desde que el embajador Arvin Pardo formuló su famosa teoría del *common heritage*. En aquella fecha histórica del 1 de noviembre de 1967, Pardo, representante de Malta en las Naciones Unidas, formulaba una declaración en la que, partiendo de la base de que el proceso tecnológico de los últimos años permitía la explotación de los fondos marinos a profundidades que parecían imposibles diez años antes propugnaba la adopción de un tratado y la creación de un organismo internacional para un efectivo control de estos recursos. Los principios que se proponían se centraban en la prohibición de explotación de tales fondos marinos, explotación que debía hacerse en interés de toda la Humanidad y uso exclusivo para fines pacíficos.

La propuesta motivó de inmediato la creación de una comisión *ad hoc* —la de fondos marinos— y la adopción por la Asamblea General de la ONU en diversas resoluciones —entre las que hay que destacar la 2.749, correspondiente al XXV período de sesiones (diciembre de 1970), que declaraban a la

zona de fondos marinos y oceánicos, más allá de cualquier jurisdicción nacional, «patrimonio común de la Humanidad».

Pero era necesario, sobre todo, encajar un concepto tan amplio en su régimen jurídico apropiado, tanto desde el punto de vista sustantivo como del orgánico, tarea que fue acometida por la Subcomisión I de la Comisión Ampliada de Fondos Marinos, preparatoria y previa a la Tercera Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

La citada subcomisión, acorde con el mandato recibido, dedicó la primera parte de sus tareas a un debate de planteamientos generales, y en la primavera de 1972 pudo formar ya un grupo de trabajo, con el encargo de preparar un documento en el que se intensificasen los puntos de acuerdo y desacuerdo para intentar luego la negociación en las materias más controvertidas. Pero el grupo de trabajo terminó su cometido a medias, ya que los puntos de discrepancia eran mayores que los de consenso. Y en 1973 hubo que endosar la cuestión a los nuevos órganos de la conferencia.

Las cuestiones consideradas desde el principio como de mayor conflictividad fueron las de la determinación del sistema de exploración y explotación con el «quién» y el «cómo» debe explorarse y explotarse la zona internacional de fondos marinos, de las repercusiones en el mercado mundial de las materias primas, pensando lógicamente en un aumento de producción y, por último, cuál debería de ser la naturaleza de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos. Las opiniones en todos estos puntos estuvieron muy divididas ante la fuerte presión ejercida por el llamado Grupo de los 77 (países en vías de desarrollo), en contra de las posiciones de los Estados más industrializados, cuyos puntos de vista en todos los aspectos de la problemática fueron diferentes.

El tema —espinoso sin lugar a dudas— quedó resuelto en el Convenio de Jamaica en su parte XI, una de las más largas del texto, con los artículos 133 a 191, agrupados en secciones y subsecciones y bajo el epígrafe a secas de «la zona», y en los que se contemplan disposiciones generales, principios que rigen la zona, realización de actividades en ella, desarrollo de los recursos con la atribución de funciones a la prevista autoridad y otros aspectos procesales, así como la orgánica de esa autoridad con la composición de sus diversos estamentos de gestión —Asamblea, Consejo, Comisión Técnica, Comisión de Planificación Económica y Comisión de Normas y Reglamentos— junto al mecanismo de los arreglos de controversias. Todo un dispositivo sistemático, quizá demasiado complejo, que mantuvo poderosamente la tensión y atención a lo largo de los once períodos de sesiones que duró la Conferencia del Mar.

Volviendo al entorno de los fondos marinos como espacio marítimo, aunque *sui generis* (lo que está encima, el alta mar, sí lo es en propiedad), la definición oficial de la «zona» es la de los «fondos marinos, suelos oceánicos y subsuelo, más allá de los límites de la jurisdicción nacional» o, dicho en un lenguaje más práctico, «la parte de fondos marinos que dejan libres los Estados ribereños o costeros, una vez que éstos se han posesionado de las porciones

que consideran de valor en un previsible futuro». Esta versión, indudablemente pesimista, es la triste reducida «herencia común de la Humanidad» que tanto motivó a los países en vías de desarrollo en las últimas décadas.

Pero incluso los recursos de esta limitada zona, que puede ser puesta bajo administración internacional, están deficientemente definidos, como ciertos recursos minerales, de modo que ningún recurso viviente se encuentra protegido de la explotación de los países que pueden ejercerla y, por otra parte, los principales beneficiarios de la explotación de nódulos de manganeso (el oro y el petróleo del futuro fundidos en un solo producto) serán posiblemente hasta bien entrado el siglo XXI los países que ya son ricos e industrializados, aun cuando el Grupo de los 77 despliegue toda su energía y recursos políticos (que no son pocos) para obtener el control de la autoridad sobre fondos marinos que va a administrar la «zona».

El deseo de establecer un régimen para la explotación de esos nódulos de manganeso no cabe duda que fue el catalizador que dio origen en la Conferencia del Mar y que ha sido y sigue siendo el problema más importante derivado de la misma. Los espacios del Derecho Internacional Marítimo «clásico», que tuvieron su encaje y tratamiento en el marco de la Segunda Comisión, no han tenido demasiada influencia en la determinación de los resultados finales. El consenso se obtuvo más o menos de grado, en casi todos los temas de su competencia, y no hubo grandes resistencias, incluso en los obligados cambios de posicionamiento. Pero fue en la primera comisión —precisamente en la que se abordan estos temas de profunda raíz económica— donde las estrategias estuvieron más definidas en el desacuerdo o la objeción y la que ha dejado aún pendiente el desenlace de la aceptación o el rechazo.

En el principio existió una radicalización de posiciones muy acusada entre los distintos grupos. Los países ricos estaban a favor de la creación de una agencia que simplemente registraría las peticiones de las sociedades mineras potenciales para darles algún tipo de protección legal, y que tal vez habría de dedicarse también a la administración y contabilidad, pero por su parte los países pobres deseaban que hubiese una «autoridad» fuerte, aunque controlada, que tuviese el derecho exclusivo sobre la minería de la «zona». Después de nueve años de negociaciones duras y lentas, el foso que separaba las dos posiciones fue desapareciendo progresivamente. Están en juego minerales submarinos por valor de billones de dólares.

Varias multinacionales mineras, así como numerosos inversores prestos a «sacar tajada» han apremiado la búsqueda de acuerdos satisfactorios, tratando de forzar una legislación que les sea favorable, pero este sentido de urgencia no es compartido universalmente. La resistencia de los Estados Unidos a firmar el convenio hace muy difícil su aplicación en sentido estricto, aunque haya logrado ya el número de adhesiones suficiente para su entrada en vigor.

Se han acordado, sin embargo, en líneas generales, la principales directrices para la exploración y explotación de los fondos marinos. Según las dispo-

siones de la Parte IX del Convenio de Jamaica, aparece lo que se conoce con el nombre de «sistema paralelo», en virtud del cual todas las actividades de extracción de minerales de los fondos marinos profundos serán supervisadas por la Autoridad Internacional de dichos fondos, que estará facultada para llevarse a cabo su propia explotación minera por conducto de un órgano denominado la «Empresa» (del que ya se ha hecho referencia en su vocablo) que permita a empresas privadas y estatales celebrar contratos a fin de adquirir derechos para la extracción y explotación de minerales de la «zona».

Inmunidad de los buques

El Derecho Internacional Marítimo otorga un tratamiento jurídico especial a los buques que pertenecen al Estado o que son explotados por él, cuando se destinen a un servicio oficial no comercial. Esta es una práctica generalmente admitida por todas las legislaciones, por lo que, de acuerdo con este principio, estos buques gozarán en alta mar de una completa inmunidad de jurisdicción respecto a cualquier Estado que no sea el de su bandera, y cuando se encuentren en puerto de ciertas excepciones en caso de jurisdicción penal, así como a ciertas medidas de ejecución o de tipo cautelar en materia civil, bajo determinadas condiciones.

Este principio de inmunidad fue recogido de manera expresa en las Convenciones de Ginebra de 1958 sobre Mar Territorial y Zona Contigua (artículos 19, 20, 21 y 22), y en la de Alta Mar (artículo 9), de donde pasó al texto integrado oficioso para fines de negociación, y de aquí al propio Convenio de Jamaica en sus artículos 32, 95 y 96. Adviértase que la política que se aplica en estos casos es la de conceder las inmunidades mencionadas siempre y cuando los buques de Estado «no se destinen a fines comerciales».

Los buques de guerra que naveguen en alta mar gozan de completa inmunidad de jurisdicción respecto a cualquier Estado que no sea el de su bandera.

(Continuará.)



PERSPECTIVA MARÍTIMA DE ESPAÑA PARA EL SIGLO XXI

José Luis de DIEGO JIMENA



Introducción



En la revista «Política Exterior» de enero-febrero de 1996, el antiguo representante militar español en la OTAN, general J. R. Pardo de Santayana, ha publicado un artículo titulado *Geoestrategia y espacio español*, donde hace una personal y magnífica exposición de cómo afectan los principios de la citada ciencia al espacio nacional.

El autor presenta la geoestrategia como una ciencia previa a la estrategia que genera un marco consustancial con la posición geográfica del país, que condiciona el logro de los fines políticos. Sugiere certeramente que la geografía, además de algo propio e inseparable para toda nación, predetermina para ella un valor estratégico que puede ser variable a lo largo de la Historia, dependiendo entre otras cosas de los medios militares tácticos disponibles en la época que se trate, pero que no tiene relieve real ni proyección internacional si no existe voluntad política de dinamizarlo.

En la primera parte de su artículo hace una síntesis de lo que representa España en Europa y en la «encrucijada» de los tres continentes, y además analiza los vocablos «apéndice», «flanco», «puerta» y «puente», vocablos que en términos estratégicos se vienen aplicando al espacio ibérico, de los que el segundo y cuarto tienen amplias connotaciones marítimas, como bien recoge el autor. En la segunda parte del escrito abandona el campo anterior y con una perspectiva práctica se introduce en el estudio de la orografía del suelo peninsular, aportando a veces matices tácticos. Esta parte constituye un breve tratado de utilidad para el planeamiento de operaciones en nuestro suelo peninsular.

El autor da comienzo a su artículo manejando unos conceptos y moviéndose en un nivel de análisis que se inscribe en el campo de la geoestrategia y en el de la propia estrategia. Campos que en sus perspectivas terrestre, naval y aérea han sido estudiados entre otros por los clásicos Jomini, Mackinder, Castex y Mahan, y más recientemente Dohuet, el general Beaufre y nuestro general Alonso Baquer. Al avanzar en la lectura se aprecia que el autor abandona el nivel de análisis anterior y se adentra en otro que como experto mili-

tar domina, que es el estudio del factor geográfico del teatro terrestre peninsular, escalón inmediato inferior al de la estrategia, denominado nivel de operaciones.

Finalizado el artículo, el lector percibe que ha fortalecido ideas previas, ha matizado conocimientos y ha aprendido algo nuevo. No obstante, el autor no avisa y el lector no entiende el cambio de nivel de análisis que acabo de citar, posiblemente lo introduce el autor para evitar caer en una línea de pensamiento puramente teórica.

Pero, ¿por qué estos comentarios? Al leer atentamente el artículo he tenido la impresión de que, además de exponer sus puntos de vista sobre los condicionantes estratégicos de España, el autor lanza un mensaje, tanto para el ámbito naval como para el aéreo. He percibido que el general Pardo de Santayana hace una invitación a escribir. Ésta es la razón de mi artículo.

El significativo peso específico que en términos de escritura dedica el autor al estudio del terreno refleja de alguna forma el valor que, como parámetro estratégico, se está adjudicando a la defensa territorial del baluarte peninsular dentro del marco de nuestra estrategia general. El lector, cuando ha disfrutado con la lectura y medita acerca de ello, puede pensar que ya conoce todos los condicionantes y factores de ventaja de un buen plan estratégico para España. Creo que la realidad es bastante más compleja y que los lectores no iniciados en la materia necesitan nuevas entregas que complementen lo escrito por el general Pardo de Santayana. Pienso que es conveniente dar a conocer unas ideas sobre el «aspecto marítimo» de nuestra estrategia nacional. Ésta es la invitación que intuyo; paso, pues, a desarrollarla con la mayor brevedad, que sin duda será la mayor bondad. Se aborda, en el más amplio sentido marinero de la palabra, de forma no excluyente y sin el más mínimo deseo de plantear la vieja polémica entre el «poder naval» y el «poder terrestre», y menos hacer caso omiso del «poder aéreo». Como muy bien se ha dicho, el futuro de las operaciones militares es de color púrpura, color resultante de la conjunción de los colores de los uniformes de los tres ejércitos.

El mar en la geoestrategia nacional

La principal característica que hay que tener en cuenta en el espacio territorial español es su discontinuidad. Nuestra nación está constituida por territorios separados entre sí: la península, archipiélagos y plazas del norte de África son los tres espacios que configuran nuestra unidad nacional. Por tierra no es posible el acceso entre ellos, es necesario hacerlo por aire o por mar, lo que nos confiere un carácter muy específico a la hora de discurrir sobre cualquier planteamiento geoestratégico. Conviene matizar que, en cuanto a actividad de operaciones militares, los tres espacios territoriales configuran un modelo conocido como «teatro»; por consiguiente, en nuestro caso no sería apropiado hablar de territorios de ultramar.

Desde un punto de vista geoestratégico, ¿cómo influye un entorno geográfico de estas características en nuestro concepto de nación? O en una línea de pensamiento más adecuado al objeto de este artículo, ¿qué factores geoestratégicos debe considerar un buen concepto estratégico para España?

El desarrollo histórico de las naciones enseña que la continuidad territorial engendra fuertes vínculos en la conciencia de los pueblos; las regiones vecinas pertenecientes a una nación suelen tener fuerte unión entre ellas. Su eventual ruptura y la consiguiente creación de fronteras terrestres casi siempre ha quedado consagrada después de conflictos bélicos que los manuales de Historia no olvidan. En ambos lados de las fronteras, bajo pabellones nacionales diferentes, suele haber cementerios donde reposan los restos de los soldados que corrieron peor suerte en esos conflictos. La existencia de archipiélagos o porciones de territorios separados de la metrópoli, en cambio, presenta un tipo de vinculación nacional aparentemente más volátil; el mantenimiento de esta ligazón exige una decidida voluntad política y una responsable labor diaria.

Planteada la diferencia entre los dos tipos de unidad nacional y asumido que la continuidad territorial puede generar en la conciencia de los pueblos lazos de unión de mayor firmeza, no son aceptables posturas pusilánimes que pueden estar encubiertas con apariencias conciliadoras o dialogantes. Cualquier actitud que no venga a reforzar o que más bien pueda neutralizar la disposición a contar con los medios materiales necesarios para mantener firme dicha unidad debe ser rechazada. En este contexto bueno es recordar que la mar también ha sido escenario de numerosos conflictos bélicos y que en el silencio de su fondo igualmente reposan los restos de los marineros que, con peor o mejor suerte, participaron en ellos. Las naciones cuya geografía presenta una realidad marítima, como la nuestra, necesitan incorporar esa condición de forma inequívoca a su acervo cultural. Subsidiariamente, la conciencia nacional tiene que asumir que la mar no separa los territorios, los une.

Pero no es la discontinuidad territorial nuestra única característica nacional incidente en el medio marítimo. Hay un segundo elemento que nos aproxima aún más al medio marítimo y que se hace patente contemplando una simple proyección cartográfica. Nuestros territorios nacionales poseen una longitud de 3.200 km de costas y nuestros puertos, a los que acceden buques de todo el mundo, son un foco de actividad económica de primera magnitud. Si por un momento pensamos exclusivamente en la actividad económica nacional, casi la totalidad de los productos energéticos, las materias primas, en algunos casos estratégicas, y otros suministros indispensables para el mantenimiento de nuestro nivel normal de producción, nos llegan por mar. Por mar exportamos más del noventa por ciento de los productos que elaboramos y en la zona costera viven los dos tercios de nuestra población.

Una última consideración que refuerza la incidencia nacional en las comunicaciones marítimas es nuestra creciente proyección europea e internacional. En aguas próximas a España confluyen la mayor parte de las rutas de tráfico

marítimo que aportan mercancías a Europa occidental. Son derrotas atlánticas o mediterráneas seguidas por los buques que toman como punto de referencia para su navegación el estrecho de Gibraltar, y que obligatoriamente cruzan en número superior a 4.000 buques al mes, lo que representa un tercio del tráfico mundial. Buen número de países, cuyos pabellones transitan por nuestro entorno, observan con atención la dedicación que prestamos al control efectivo de esa realidad marítima. En términos históricos, hay que estar seguros que ante un ejercicio no satisfactorio de nuestra soberanía, algún otro país estará preparado para cubrir el vacío.

Un breve estudio comparativo puede clarificar algunas ideas sobre la calidad de nuestra condición marítima. Por ejemplo, hay países a los que la geografía les obliga a permanecer prácticamente confinados en mares interiores sin presencia directa en alta mar. Tal es el caso de Alemania, con su doble fachada al mar del Norte y al mar Báltico e interponiéndose entre ambos la península danesa de Jutlandia. El acceso natural entre ambos mares requiere navegar la larga y peligrosa derrota entre los pasos de Kattegat y Skagerrat al norte de la citada península. A lo largo de su azarosa historia, consciente de su débil proyección marítima, Alemania siempre trató de mantener los territorios del noroeste, ya que su acceso prioritario al Atlántico es desde su limitada fachada del mar del Norte, territorio cuya pérdida la hubiera recludo en el doblemente interior mar Báltico. Para evitar los obstáculos naturales en su acceso a mar abierto desde la costa báltica, a finales del siglo XIX inició la construcción del canal de Kiel, que une los citados mares Báltico y del Norte a lo largo de una vía artificial de 99 km de longitud, 66 m de ancho y 11 de profundidad, y que se abrió al tráfico en el año 1895. En la construcción del canal, Alemania hizo prevalecer razones estratégicas sobre las económicas, ya que se trataba de evitar a la flota alemana el largo y peligroso rodeo natural para salir a mar abierto. Éste es un esfuerzo representativo de una vocación marítima, de alguna forma estrangulada por la geografía.

Algunos otros países costeros también presentan discontinuidad marítima, tal es el caso de Rusia o la misma Francia, a los que la geografía les obliga a mantener flotas diferentes en mares separados, lo que representa una gran servidumbre y, al menos, un duplicado esfuerzo. No es éste el caso español. Nuestra discontinuidad territorial tiene como contrapartida tanto la continuidad marítima sin obstáculos intermedios y con acceso directo al océano, como la realidad de ser una pieza clave en el tráfico mundial, lo que nos da una doble y positiva vinculación al mar. En una primera instancia, esa vinculación se concreta en el requerimiento vital de mantener abiertas y transitables en todo tiempo las líneas de comunicaciones marítimas dentro de nuestra zona de interés.

Como conclusión, el balance que arroja nuestra situación geográfica apunta a que una parte muy sustancial de nuestros intereses como nación y como miembro de la comunidad internacional se encuentran en relación directa con el mar, más concretamente en una extensa zona del Atlántico, en otra del

Mediterráneo occidental, y en el paso obligado entre ambas, el estrecho de Gibraltar. Para algunos países, el disponer de una ventana al mar es un deseo y una necesidad; para otros, con mejor geografía, el disponer de un reducido acceso al mar, aunque suponga una serie de servidumbres y condicionamientos, hace que vean incrementados sus horizontes y sus posibilidades, por lo que aquéllos son gustosamente aceptados. Para España el mar es un elemento que agrega posibilidades sin introducir limitaciones. El tratadista británico almirante P. Colomb cifró en cinco las puertas que encierran el mundo: Alejandría, Gibraltar, Dover, Singapur y Buena Esperanza. España posee una de ellas; definitivamente, el marco consustancial de nuestra geografía nos da un carácter marcadamente marítimo.

Una estrategia naval

Históricamente, las Armadas de relieve han asumido en plenitud una cuestión de largo alcance relacionada con la necesidad de proteger activamente los intereses nacionales allá donde se encuentren. Para los países de cultura marítima éste es un cometido de inapelable necesidad nacional; por otra parte, es muy natural para Marinas que, como la española, tienen una secular vocación oceánica. En nuestros días, los intereses lejanos que hay que proteger son normalmente compartidos por una comunidad de naciones, lo que significa que, hoy en día, más que intereses nacionales netos, hay internacionales. Un reciente ejemplo de ello fue la participación de la Armada en la guerra del Golfo en la que nuestras unidades tuvieron que operar durante períodos superiores a dos meses en mares que no habían visto el pabellón de las unidades navales españolas durante décadas y que otrora habían transitado con bastante frecuencia los navegantes al servicio de nuestra Corona.

Omitiendo la cuestión de la seguridad de los intereses en mares lejanos que se enmarca en la más ortodoxa estrategia naval, y ciñéndonos exclusivamente a lo que se sugiere con el término geoestrategia en cuanto a entorno geográfico próximo, la cuestión es la siguiente: ¿cómo repercute nuestra doble vinculación marítima en un posible concepto estratégico nacional? Nuestro espacio marítimo de interés está definido por dos extensas zonas de mar con características diferentes. Por una parte, tenemos proyección en una amplia zona del Atlántico, cuya importancia viene dada por tres aspectos diferenciados: el primero lo representan las seiscientas millas náuticas (mil kilómetros) de distancia a que se encuentran las islas Canarias, archipiélago español que es avanzada de Europa hacia el Atlántico sur y que ocupa una posición de flanco, tanto sobre las numerosas derrotas marítimas que van y vienen de Europa como sobre parte del continente africano. En segundo lugar, por la relevancia de la costa norte peninsular como zona de influencia en las líneas de tráfico marítimo que conducen a Europa central y por la existencia de puertos de destino alternativo a dicho tráfico. Finalmente, por la interrupción física de nuestro

litoral oceánico debida a la presencia amiga de Portugal, lo que supone para España una serie de competencias y obligaciones que debe compartir.

Por su parte, el Mediterráneo tiene una especial trascendencia para España. Su carácter de mar cerrado, su configuración física y sus limitadas dimensiones soportan, en un agrupamiento de elevada densidad, las líneas de tráfico marítimo que conducen a todos los países ribereños y al océano Índico a través del canal de Suez, destacando que una vía de suministro de materias primas y otros productos a los países centroeuropeos es precisamente por la costa mediterránea de los países del sur de Europa.

Históricamente, además, las aguas mediterráneas han sido escenario de muy variados conflictos, tanto por sus causas como por su entidad y efectos. Éste es un mar que a partir del siglo XVIII y hasta hace unas décadas experimentó la presencia de una potencia exterior a sus costa como es Gran Bretaña. Los británicos, dentro de una acertada visión marítima que permitió su proyección internacional, consideraban el Mediterráneo como elemento clave en su actividad comercial con Oriente, y en consecuencia pusieron los medios para ejercer su control, estableciendo bases navales en Gibraltar, Malta, Chipre y Egipto, e incluso temporalmente en Menorca y Palermo.

En la actualidad, tras el fin de la guerra fría y en los albores del siglo XXI, el Mediterráneo está emergiendo una vez más en su importancia como consecuencia de su elevado nivel de conflictividad. En este orden de ideas, el Mediterráneo aparece claramente como frontera entre los mundos desarrollado y subdesarrollado, entre demografías dispares (Europa occidental-norte de África) y civilizaciones antagónicas (judeocristiana-islámica). Nuestro mar presenta una situación que trasciende a cualquier interés regional, tal es la conformada por los conflictos de la antigua Yugoslavia, greco-turco, libanés, árabe-israelí, del golfo Pérsico y del Sahara occidental, en lo que afecta a países mediterráneos; a éstos hay que añadir otros problemas que inciden en su estabilidad, como la cuestión kurda y la ebullición social en el norte de África, con un crecimiento demográfico espectacular, donde arraiga con fuerza el mensaje radical islámico. Esta inestable situación está agravada por la posesión de armas no convencionales de destrucción masiva NBQ (nuclear, biológica y química) por parte de varios países de la región, así como por la creencia entre sus líderes de la legitimidad del uso de la fuerza como medio efectivo de alcanzar objetivos políticos.

Las zonas atlántica y mediterránea así perfiladas cobran especial trascendencia en su articulación con una de las cinco puertas del globo: el estrecho de Gibraltar. Tenemos definido pues, un escenario que hay que considerar vital para nuestra seguridad y que se materializa por el eje Baleares-Estrecho-Canarias. Esta geometría realmente define un espacio aéreo, terrestre y marítimo donde España debe mostrar con claridad su voluntad de intervenir ante cualquier conflicto y que ha de tener la consideración de unidad estratégica indivisible de neto interés nacional.

Completar el análisis del escenario estratégico presentado requiere la incorporación de una variable temporal que da a la estrategia un carácter de ciencia dinámica, cuyos planteamientos han de ser revisables en el tiempo. Este elemento cambiante se refiere al tipo de *riesgos* que hay que afrontar en dicho entorno en un período de tiempo determinado.

En términos muy amplios, dentro del espacio marítimo nacional durante los próximos años, España afronta dos tipos de riesgos. En la primera categoría se agrupan los que pueden poner en peligro parte de territorio nacional, que por tanto afectan exclusivamente a España. Para contrarrestar este riesgo, es necesario disponer de una estructura y medios militares eficaces y operativos que materialicen de forma real una *estrategia de disuasión*. Conviene tener en cuenta que para que una estrategia como ésta adquiera su total dimensión, es imprescindible que se perciba con claridad la determinación política de utilizar con contundencia los medios disponibles, una vez agotados los recursos diplomáticos. El segundo tipo de riesgo que se percibe, aunque con menor concreción después de la Guerra Fría, es el que por extensión de un conflicto localizado afectaría de forma generalizada a Europa occidental, y que incidiría directamente sobre el libre uso de las líneas de tráfico marítimo de interés internacional en zona española. Para neutralizar éste, la única alternativa es llevar a cabo una *estrategia de cooperación* con las naciones mediterráneas y atlánticas, cuyos intereses coinciden con los nuestros y que desean contribuir a la paz y seguridad internacional.

Ambas estrategias tienen su centro de gravedad en el Estrecho. Concretamente, los 12 km que separan Tarifa del norte de África y los amplios accesos a la misma requieren una presencia naval de carácter permanente. El desafío en este escenario, tanto para España como para la Unión Europea, requiere la mayor determinación; como dijo nuestro antiguo ministro de Asuntos Exteriores Fernández Ordoñez refiriéndose al Magreb: «...es una bomba de relojería que Europa puede desactivar». Al igual que la Unión Europea, los foros de seguridad específicos, como la CSCE, la OTAN y la UEO, han comprendido la importancia del Mediterráneo, si bien actualmente están dedicados a problemas tales como la incorporación al mundo occidental de la Europa central y oriental y, en concreto, al conflicto yugoslavo, que en algunos momentos ha amenazado con su extensión a otros territorios europeos.

Posibles operaciones navales

El antiguo consejero presidencial de Nixon, más tarde responsable de asuntos exteriores de Estados Unidos y pieza clave en la finalización de la guerra del Vietnam, Henry Kissinger, siempre tuvo presente que el foro para discutir sobre operaciones militares debe ser el de los Estados Mayores responsables, nunca el nivel político ajeno a las decisiones de la defensa ni los

medios de comunicación, que pueden tener deseos de intervenir. Kissinger, que llegó a ser un experto en el significado político que adquiere un despliegue naval en zona de crisis, pensaba que llegados al nivel de planeamiento de operaciones militares hay que dejar trabajar a los profesionales. Sólo los responsables de la alta dirección, conducción y ejecución de las operaciones deben tener voz.

Haciendo honor y compartiendo este pensamiento, cabe preguntarse: ¿qué concepto operativo debe inspirar los planes de operaciones que desarrollen con eficacia las dos estrategias diseñadas? Veamos simplemente un apunte sobre ello.

Desde el punto de vista marítimo, la estrategia de disuasión sobre la que descansa la seguridad de los territorios extrapeninsulares, ha de venir representada por una efectiva capacidad para ejercer el dominio relativo del mar con fuerzas navales de superficie que dispongan de unidades aéreas embarcadas y alistadas para actuar con contundencia, siendo necesario incorporarles el apoyo táctico de submarinos. Además de esta capacidad naval, en nuestro caso, una completa disuasión para nuestros territorios requiere contar de forma complementaria con una Fuerza de Acción Rápida dotada de flexibilidad y movilidad suficientes para poder asestar golpes decisivos en el lugar necesario en breve tiempo; movilidad que ha de venir proporcionada por unidades navales, que de forma adicional aportan su inherente capacidad de proyección sobre tierra. Se debe tener en cuenta que las fuerzas aéreas propias suponen una valiosa contribución a las operaciones de obtención y explotación del dominio del mar, pero también es cierto que la recíproca constituye una amenaza de tal naturaleza que puede limitar la libertad de acción de las fuerzas navales de superficie si no disponen de una defensa aérea eficaz.

La propia configuración como mar abierto de la zona atlántica, en la que no es determinante la proximidad de tierra, permite a la fuerza naval efectuar sus operaciones con relativa comodidad gozando de una buena libertad de acción. En el Atlántico es plenamente válida la idea de la maniobra que se acaba de exponer. Al oeste de Sicilia, en la zona del Mediterráneo donde también se concentran parte de nuestros intereses, hay en cambio una neta influencia de la proyección de tierra sobre el mar. Aunque en ella disfrutamos del factor de ventaja que representa la posición central dominante del archipiélago balear, la proximidad de tierra en todo el horizonte tiene inmediata repercusión sobre la fuerza naval, ya que puede ver coartada su libertad de acción. El concepto operativo en nuestra zona mediterránea debe basarse en el empleo eficaz de submarinos, fuerzas de minado/contraminas y sutiles, y aviación con base en tierra. Con este tipo de fuerzas, sin renunciar al dominio relativo del mar, se buscaría la negativa de su uso a terceros países. Nuestras unidades navales principales deben buscar en lo posible la zona atlántica de mayor cancha, aunque es necesario prever que puedan prestar algún tipo de apoyo a las operaciones en el Mediterráneo.

Además de la capacidad de ejercer a levante y poniente del Estrecho el dominio relativo del mar con carácter disuasorio, la segunda estrategia para la que España debe estar siempre preparada —si bien, como se ha comentado, tras la Guerra Fría se afrontan riesgos menos concretos— se centra en el control del estrecho de Gibraltar y sus accesos como un imperativo para mantener en libre uso las líneas de tráfico. La presencia naval en zona con carácter permanente que exige dicho control debe plasmarse en la adopción de un dispositivo en profundidad con unidades navales de mayoría nacional, ya que gracias a su situación España debe desempeñar un papel preeminente. El despliegue táctico así materializado puede verse favorecido por la cooperación con países aliados de estrategias navales concurrentes. Tal es el caso del ejercicio naval que con carácter anual se efectúa durante dos semanas en el Estrecho y sus accesos. En este ejercicio, que lidera la Armada, cooperan fuerzas navales multinacionales, tanto submarinas como de superficie y aéreas, representando los submarinos un importante papel.

La preocupación de la Alianza Atlántica por nuestras zonas marítimas y por el propio estrecho de Gibraltar es antigua. Durante la guerra fría, la OTAN llevó a cabo operaciones de seguimiento exhaustivo de las unidades navales soviéticas, en general, y especialmente cuando, con ocasión de transferencias de unidades a la flota del mar Negro, efectuaban su entrada o salida del Mediterráneo por el Estrecho; se trataba de asegurar la navegación de los países aliados. Igualmente el Mediterráneo ha sido mar anfitrión de la Sexta Flota de los Estados Unidos durante los últimos cincuenta años. En dicho tiempo en que participaba en una lucha ideológica, política y estratégica contra la URSS, Estados Unidos ha llevado a cabo en el Mediterráneo una estrategia naval de disuasión por medio de presencia y operaciones de dominio del mar. En esta demostración de capacidades y en este envío de mensajes-gestos dirigidos a la URSS, han participado unidades principales de superficie y unidades anfibiae en la totalidad del Mediterráneo.

En la situación internacional actual, la única y muy concreta amenaza anterior se ha transformado en una diversidad de riesgos sobre la seguridad occidental. Concretamente, como se ha dicho más arriba, en el Mediterráneo hay países ribereños sobrearmados, que disponen de armas de destrucción masiva, como son Libia y Siria, que en el pasado pueden haber patrocinado o apoyado acciones terroristas contra intereses occidentales, a lo que hay que añadir la preocupación creciente que está provocando el islamismo radical argelino, que mantiene una guerra civil en el país. En este escenario hay que introducir, además, que la ausencia de un adversario concreto irá haciendo declinar de forma paulatina la presencia europea de Estados Unidos como apoyo a la OTAN, ya que en dicho país se está produciendo una presión interna de carácter económico tendente a reducir su presencia militar internacional, de manera que en las próximas décadas las naciones europeas, y en nuestro caso las mediterráneas, deberán ir afrontando mayores responsabilidades en cuanto a su seguridad.

Esta nueva realidad mediterránea ha llevado a la OTAN a dar carácter permanente a su Agrupación Naval del Mediterráneo (STANAVFORMED), que con anterioridad se constituía temporalmente a petición, y que opera a las órdenes del almirante comandante del Mando Sur (CINCSOUTH). En la misma línea de preocupación y asunción de responsabilidades, la UEO ha creado en 1995 un Mando de Fuerza Naval no permanente, denominado EUROMARFOR, cuyo comandante es un almirante español, con el objeto de llevar a cabo operaciones en el Mediterráneo.

Reflexión final

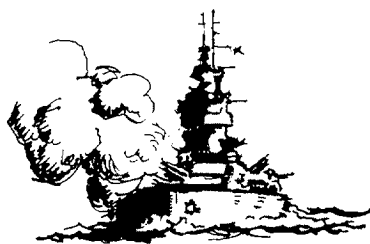
Las estrategias perfiladas en este trabajo, que como se ha dicho responden netamente a nuestras características geoestratégicas, además del esfuerzo intelectual y de coordinación para la elaboración de planes de operaciones que respondan plenamente a ellas, requieren de la correspondiente estructura de fuerza y la consiguiente asignación presupuestaria. La creación de una fuerza naval moderna y adecuada a las necesidades de España, con un programa de sustitución de unidades al final de su ciclo de vida, no es susceptible de impulsos improvisados en función de disponibilidades económicas no planeadas. Los programas de construcción de unidades navales modernas tienen como media una duración de cinco años, es decir, lo que en esta materia se decida hoy no es para mañana ni pasado. Además, los frecuentes y a veces secretos avances experimentados en este tipo de construcción hacen que, si los astilleros especializados no se mantienen al día, la tecnología disponible llegue a diluirse o a perder valor. Tal puede ser el caso de nuestra capacidad de construcción de submarinos. La empresa nacional depositaria de estos conocimientos, los adquirió en los años 60/70 con la construcción de los submarinos clase *Delfín*, y los actualizó en los años 70/80 con la construcción de la clase *Galerna*. Actualmente se encuentra en trance de perderlos ante la falta de asignación presupuestaria para la construcción de una tercera generación que sustituya a la primera.

Por otra parte, hay otros criterios estratégicos plenamente asumidos y en vigor en el mundo de hoy, que, por salirse del marco geoestratégico del trabajo, han sido omitidos intencionadamente o se han citado sin entrar en su análisis; tales son los de la cooperación internacional en el mantenimiento de la paz o el incremento por parte europea en cuanto a asunción de responsabilidades para su seguridad. ¿Seguirá la Armada de Estados Unidos vigilando la creciente inestabilidad mediterránea en el año 2015? Toda las evidencias conducen a una respuesta negativa.

Estos criterios, no sólo están exigiendo a los aliados europeos la modernización de las estructuras de mando integrado, sino también han de tener repercusión a la hora de dimensionar sus Fuerzas Armadas. Es decir, con criterios

de practicabilidad estratégica, es necesario reducir unos ejércitos, pero también potenciar otros. En lugar de esto, tras la desaparición de la URSS, los dirigentes europeos se han precipitado peligrosamente en una política de obtención de «dividendos de la paz» a muy corto plazo, reduciendo con el mismo rasero los efectivos y medios de los diferentes ejércitos. La futura ausencia de la Sexta Flota de los Estados Unidos del Mediterráneo ha de conducir a la OTAN/UEO a ocupar su vacío, lo que va a exigir a las naciones mediterráneas mantener un despliegue naval permanente de rango similar al estadounidense, y para ello será necesario que las naciones afectadas, y especialmente España, dispongan de un equilibrado orden de batalla naval que responda a las necesidades nacionales reales y a los compromisos internacionales, con un mayor número de unidades de superficie, submarinas y anfibias.

Como se ha tratado de exponer, cualquier estrategia naval que responda a criterios no coyunturales requiere de una disponibilidad real de suficientes y variadas unidades navales que la haga creíble. En este sentido, conviene recordar que el oficio militar es de aquéllos en los que la forma es de un ritual tan efectivo que a veces llega a formar parte del fondo. En la era del «CNN Factor» una clara imagen de ello es el despliegue ordenado de una agrupación naval de combate en una zona de crisis. Su contundente presencia tiene inequívoca influencia sobre regímenes y líderes con veleidades desestabilizadoras.



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.



SUBMARINOS: UN PROGRAMA QUE NO ADMITE DEMORA

Introducción



UNQUE son muchos los países que utilizan submarinos, pocos son los que tienen la tecnología para construirlos, y menos, del orden de diez en todo el mundo, los que se pueden permitir su diseño.

Tras la crisis soviética del 90, muchos países, por lo general con marinas de limitados recursos, creyeron percibir que el submarino había perdido su importancia estratégica, al ser poco previsible en el nuevo orden mundial una nueva batalla por las comunicaciones marítimas. En este orden de ideas, algunos de ellos decidieron retrasar sus programas de construcción y asumir las consecuencias, por lo general negativas, que para sus industrias constructoras y fuerzas submarinas tendrían los citados retrasos.

Por contra, los países diseñadores de submarinos no han dejado desde entonces de evolucionar y construir nuevos modelos para no perder su iniciativa tecnológica y capacidad de exportación. En alguno de esos países la evolución se ve forzada por la posesión de submarinos lanzadores de misiles balísticos y, por tanto, involucrada su política de seguridad nacional.

Otros países, entre ellos España, constructor tradicional de submarinos bajo licencia, ha decidido también retrasar su programa «Serie-80». Este retraso, si se considera el lado positivo de la decisión, al menos permitirá aprovechar las experiencias más recientes en los desarrollos, tanto de los sistemas de propulsión independientes de la atmósfera (AIP) como de sistemas de combate. Una vez analizados se podrá decidir su instalación en función de sus costes, de si la Marina del país constructor los ha incorporado y si la transferencia de tecnología y compensaciones industriales los hace atractivos para su posible construcción bajo licencia.

España dispone en la actualidad de una fuerza de ocho submarinos. Los cuatro de la clase *Delfín* fueron entregados entre los años 72-75 y los de la clase *Galerna* entre los 82-85. Ambos tipos fueron construidos con licencia francesa. Esta fuerza, respetable en cuanto a cantidad si se la compara con otros países ribereños del Mediterráneo, ha permitido que la Armada haya podido hacer frente hasta el momento a sus compromisos operativos tanto dentro como fuera de la OTAN.

Debe notarse que el lapso de tiempo entre la construcción de ambas series fue corto, sólo de seis años, lo que permitió al astillero (Empresa Nacional «Bazán» de Cartagena) no perder prácticamente su técnica («cultura») de construcción por tratarse de dos series que en Francia también habían tenido (si bien diez años antes) continuidad en su desarrollo. El citado lapso de diez años resulta significativo, ya que con la experiencia adquirida se ha podido constatar que construir submarinos con retraso respecto al país diseñador ocasiona que, cuando entran en servicio en el país constructor, se encuentren en su primera modernización en el país diseñador, con el consiguiente cambio en su doctrina de empleo operativo.

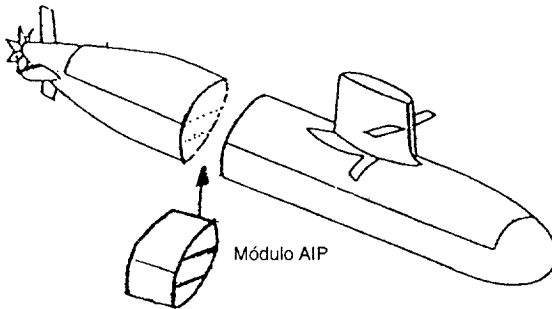
En el momento actual, y dependiendo de las expectativas económicas, la Armada pretende acometer la construcción de una nueva serie de submarinos a comienzos de la próxima década. En ese momento habrá transcurrido un mínimo de quince años sin que el astillero constructor, Empresa Nacional «Bazán» de Cartagena, haya tenido un submarino en construcción en sus gradas.

Este hecho, irremisiblemente, provocará que cuando se inicie la construcción gran parte del personal técnico e infraestructura de apoyo tendrá de nuevo que formarse y adquirirse, respectivamente, con el consiguiente retraso en la fecha final de entrega de los buques. A los citados retrasos se deberán añadir los tiempos para la adecuación del astillero y arsenal a las nuevas tecnologías AIP de propulsión y para el mantenimiento de los programas del sistema de combate.

Si no se reemplazan los cuatro submarino clase *Delfín*, se perderá la capacidad de mantener en permanencia uno de ellos en patrulla durante 20 días a 600 millas de distancia (canal de Sicilia) desde su base de Cartagena. Los

Galerna, submarinos de mayor tamaño y con un valor militar aproximado vez y media de los *Delfín*, pueden hacerlo a 1.600 millas (canal de Suez) durante el mismo período de tiempo.

SUBMARINO SERIE-80



CARACTERÍSTICAS

Desplazamiento en inmersión	1.500 tm.
Eslora	62 m.
Diámetro.....	6,2 m.
Dotación	32 hombres.
Autonomía a cuatro nudos (100 % bat.)	134 horas.
Autonomía a cuatro nudos (100 % AIP + bat.)	450 horas.
Armas	Dieciocho.
Tubos lanzaarmas.....	Seis.
Velocidad tránsito (20 % indiscr.)	Ocho nudos.
Cota	Sup. 300 m.

Quizá parezca que perder esta capacidad no resulta relevante, pero si se piensa en términos estratégicos y en las previsibles capacidades que tendrán en el futuro los submarinos convencionales de lanzar, al igual que los nucleares de ataque, misiles de crucero (y en la que ya actualmente poseen de fondear minas), su papel militar se revaloriza. Añádase a esto su capacidad para poder operar discretamente durante semanas en las posibles zonas de crisis y en su disponibilidad para efectuar operaciones de inteligencia, salvamento o de infiltración de comandos.

Además de la citada misión disuasoria y la (de por sí intrínseca como submarino) de negar el dominio del mar a países donde se generen las posibles situaciones de crisis, los submarinos pueden también desempeñar otros cometidos, como los de situarse en barreras de vigilancia u operar en apoyo a una fuerza naval, todo ello a un coste reducido, no sólo desde un punto de vista

económico, sino también en términos de número de armas y dotaciones empleadas durante el tiempo de desempeño de la misión.

Se suele considerar la capacidad para actuar en una zona de crisis del submarino nuclear (de ataque) superior a la del convencional; la realidad es que su valor militar depende en gran medida de la distancia a la zona en la que se pretende emplear y de las características de la propia zona de operaciones.

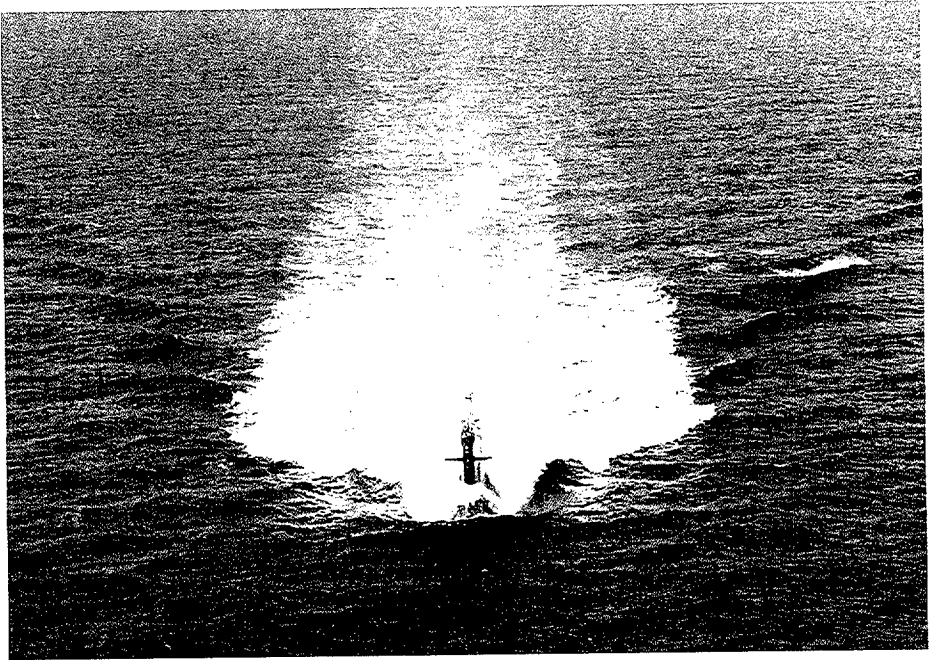


Los submarinos nucleares de ataque, debido a su tamaño (por lo general desplazan alrededor del doble al cuádruple de uno convencional), no suelen desenvolverse con facilidad en aguas restringidas, donde, por lo general, no pueden emplear su mejor arma, la velocidad, debido al peligro de colisionar con el fondo. En estas zonas los convencionales se adaptan mejor a las características del fondo (inferiores a los 50 m), que es donde frecuentemente han tenido que operar durante la Guerra Fría, debido a su reducida velocidad de tránsito y caza.

La utilización de propulsión AIP no le supone al submarino convencio-

nal una mejora cuantitativa de su velocidad de caza o tránsito, sino que afecta fundamentalmente a su autonomía en inmersión, a la velocidad de patrulla de cuatro nudos. Lo que sí permite este sistema es mejorar sustancialmente la discreción acústica y visual, al no tener que exponer sobre la superficie con tanta frecuencia el mástil de inducción y arrancar los motores diesel para recargar las baterías.

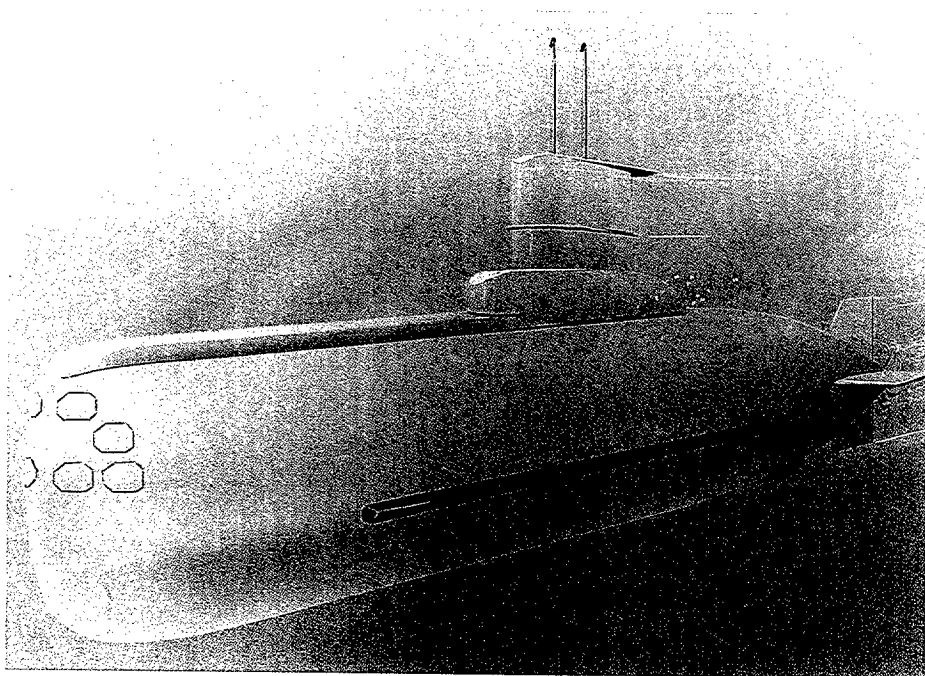
La principal utilidad de las plantas AIP es complementar los tradicionales sistemas de almacenamiento de electricidad para propulsión basados en baterías. Con ellas se le permite al submarino alargar su autonomía en inmersión de tres a cuatro veces (ver cuadro de características S-80) y evitar de este modo el tener que recargar con menor frecuencia sus baterías con los motores diesel, disminuyendo de este modo las probabilidades de contradetección.



Desde el punto de vista de coste, un programa de submarinos basado en la construcción bajo licencia, además del problema citado anteriormente de la relativa obsolescencia del buque cuando finaliza el programa (del orden de diez años respecto al programa original), tiene el añadido de los incrementos de coste de adecuación del astillero constructor a la infraestructura del país diseñador. A éstos habría que sumar también los derivados del mantenimiento y puesta al día de los programas informáticos del sistema de combate y de adecuación de los talleres de apoyo de las armas (misiles, torpedos y minas) que tengan que utilizar.

En este aspecto es conveniente resaltar la importancia que tiene que el submarino construido bajo licencia sea utilizado por la Marina del país diseñador. Si no es así, será muy problemático el empleo y mantenimiento en servicio de unas armas que no cuentan con el respaldo técnico y operativo de la Marina del país constructor.

Si los cuatro submarinos clase *Delfín* costaron, en pesetas de 1995, alrededor de 80.000 millones, y los cuatro clase *Galerna* 110.000, los avances técnicos y la miniaturización de componentes de todo tipo hacen previsible la posibilidad de adquirir un submarino en el año 2005 a un coste total para cuatro buques, en pesetas constantes de 1995, del orden de los 160.000 millones. A este coste habría que añadir los de adecuación del astillero, base de subma-



rin y apoyo logístico, muy condicionados al del tipo de submarino y sistema de propulsión que se decida instalar, así como si el país diseñador lo tiene o no en servicio en su Marina.

Con los cuatro nuevos submarinos se podría operar manteniendo uno de ellos permanentemente a una distancia de entre 1.000 y 1.600 millas durante 30-20 días, respectivamente. La capacidad militar del nuevo submarino se estima que podría ser como mínimo 2,5 veces superior a la de los submarinos clase *Delfín* que reemplazarían, o dos veces la de los *Galerna*. Si en lugar de

cuatro se construyesen seis, se podrían reemplazar los ocho hoy en servicio sin menoscabo de la actual capacidad militar.

Uno de los principales factores de incertidumbre que presentaría el nuevo programa sería el relativo a la construcción y manejo de plantas propulsoras independientes de la atmósfera. Estas plantas son actualmente caras y algunas utilizan combustibles de peligroso manejo, como el oxígeno y el hidrógeno. Además, deben incorporar válvulas y dispositivos de almacenamiento y conducción de gases construidos bajo rigurosas medidas de control de seguridad y calidad, para de este modo evitar accidentes en una atmósfera tan confinada como la de los submarinos.

Aparte de los factores de dificultad técnica citados hasta ahora, el retraso en la ejecución del programa S-80 tendrá también una clara repercusión en el número de dotaciones y consecuente disponibilidad global de personal en el arma submarina. La demora en la construcción de los cuatro submarinos «Serie-80» ocasionará que el personal cualificado procedente de las actuales dotaciones de los *Delfín* se disperse, perdiendo el arma submarina un potencial humano muy cualificado y, por tanto, de difícil recuperación.

Aunque la fecha de inicio del programa en el año 2000 parece lejana, en los cuatro años que restan sería conveniente continuar los estudios sobre alternativas AIP y sistemas de combate actualmente disponibles en el mercado para, de este modo, conocer de primera mano las implicaciones que pueden tener en los actuales requisitos operativos de la «Serie-80» y tener opción, por tanto, a modificarlos y adecuarlos a la realidad.

Éste ha sido, por ejemplo, el procedimiento que sigue actualmente Italia, que junto con Alemania estudian las implicaciones técnicas y operativas de las células de combustible en el empleo de los nuevos submarinos AIP alemanes del tipo 212.

En nuestro caso podría ser de interés conocer no sólo los logros italo-alemanes, sino también las plantas francesas, e incluso participar en estudios de I + D junto a algún otro país europeo interesado en otros sistemas de propulsión.

A modo de conclusión se puede afirmar:

- Que a la luz de la experiencia obtenida tras la construcción de las series *Delfín* y *Galerna*, es preferible construir submarinos en paralelo con otro país que fabricarlos bajo licencia, siempre y cuando el país diseñador lo construya también para su Marina.
- Es conveniente mantener estudios que le permitan a la Armada estar al día de los sistemas AIP y de sistemas de combate, para poder analizar las implicaciones de su empleo en los actuales requisitos operativos del submarino S-80.
- Con seis submarinos «Serie-80» se podría reemplazar la actual capacidad militar que representan los ocho submarinos (cuatro *Delfín* y cua-

tro *Galerna*) actualmente en servicio. La construcción de los seis submarinos entre los años 2000 y 2010 permitirían dar de baja los *Galerna* al final de la década.

De llevar a cabo las anteriores acciones se podrían minorar los efectos negativos que el retraso en la construcción del S-80 van a producir en la futura eficacia del arma submarina.

Ricardo GÓMEZ ENRÍQUEZ

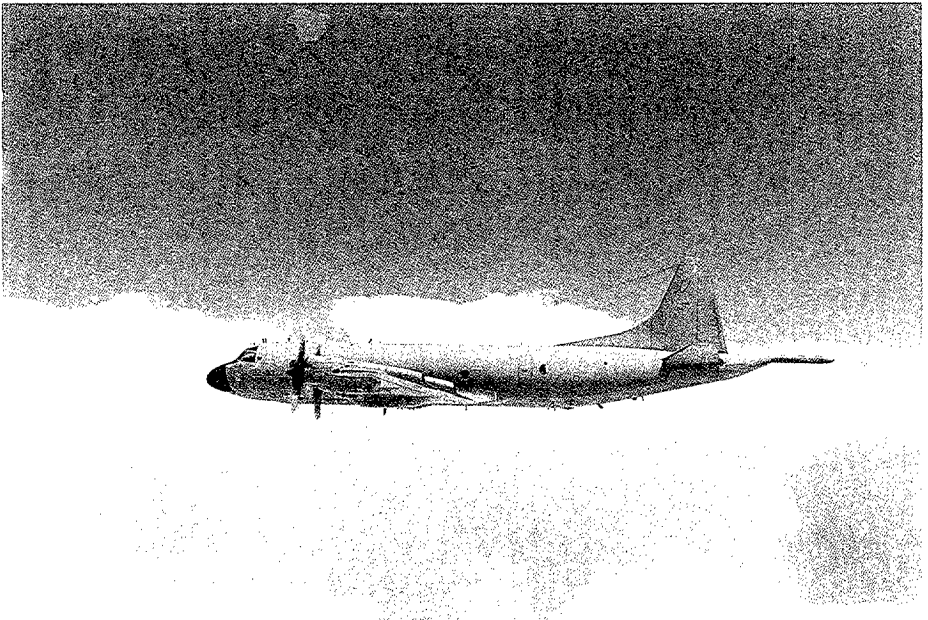


PATRULLA MARÍTIMA. AÑO 2000: ALGO MÁS QUE UN RETO

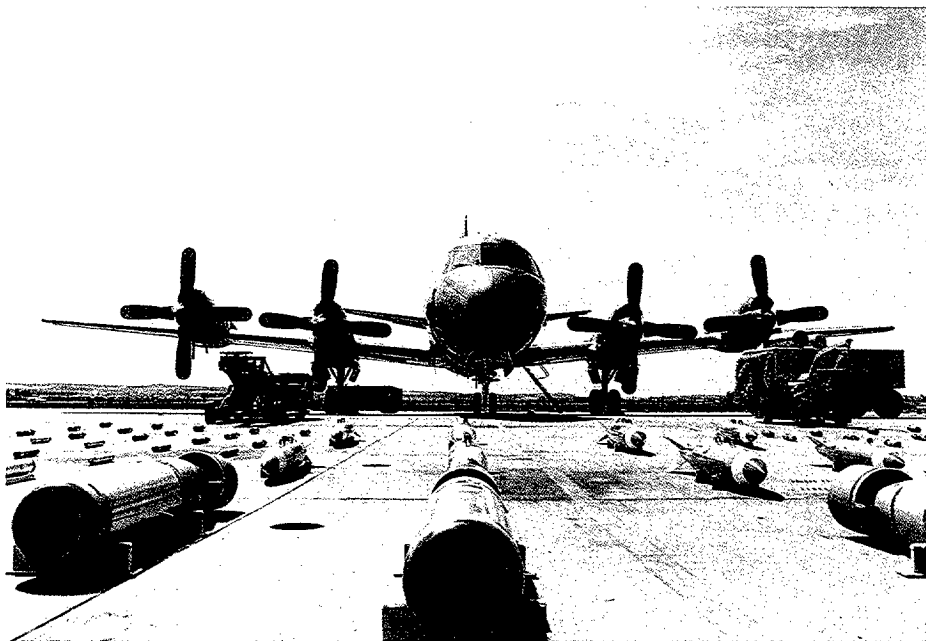
«En agradecimiento a mis instructores y compañeros de la Marina de los Estados Unidos, del Ejército del Aire y de la Armada que me enseñaron la mar desde el cielo.»



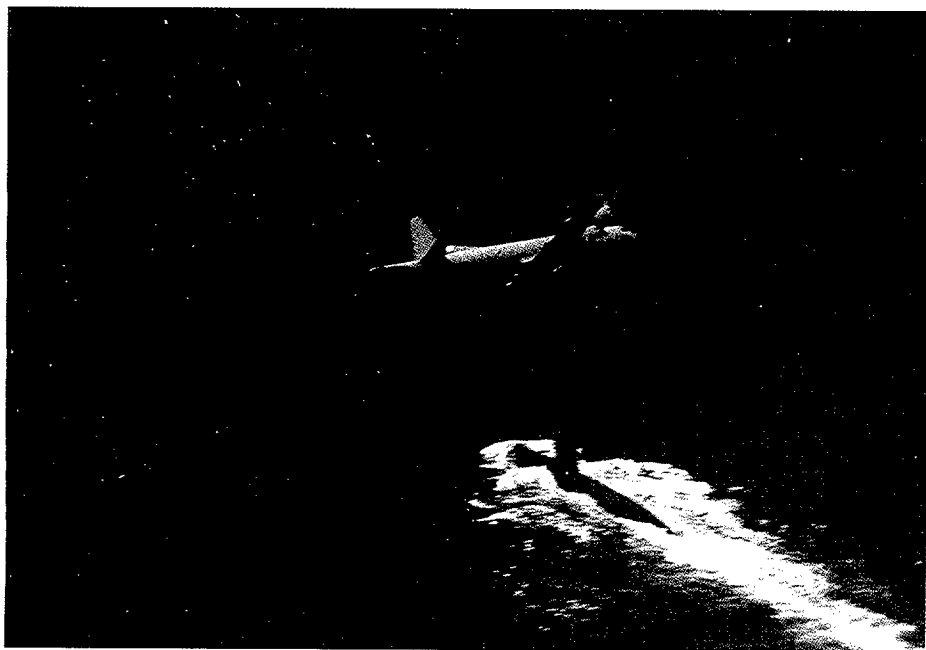
OS primeros éxitos en asociar una fuerza aérea basada en tierra operando junto con una fuerza en la mar se produjeron en los comienzos de la primera guerra mundial. Desde entonces la Patrulla Marítima ha evolucionado de forma continua, representada por los dirigibles *Graf Zeppelin* y las primeras aeronaves antisubmarinas *Curtiss*, hasta nuestros días, con una flota de aviones de diseño y aviónica diferenciada, formada por los *Nimrod* británicos, *Atlantic* franceses, italianos y alemanes y los *P3 Orion*,



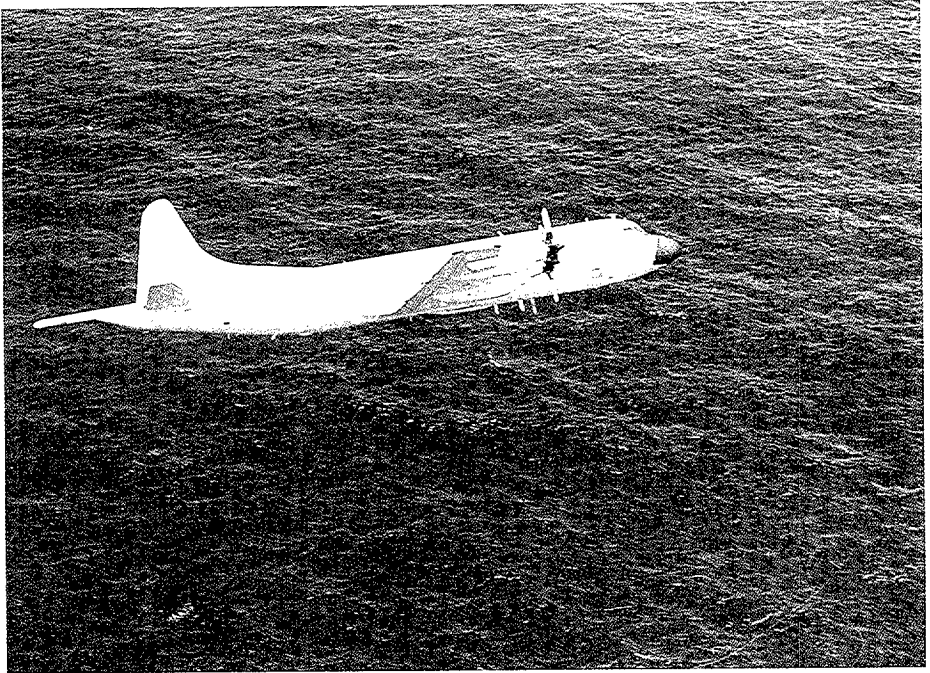
Avión de Patrulla Marítima: P3 *Orion*.



Nuestra primera línea de defensa.



Vigilando el Estrecho.



En patrulla.

éste sin duda el modelo de mayor aceptación en la comunidad de Patrulla Marítima, contribuyendo todos ellos al eficaz ejercicio del control del mar. Es de destacar el desarrollo por Construcciones Aeronáuticas, S. A. (CASA), del CN-235 *Persuader*, una nueva generación de aviones de Patrulla Marítima de tipo medio/ligero.

Tradicionalmente, el esfuerzo antisubmarino ha constituido el principal foco de actividad de Patrulla Marítima, correspondiendo a ésta figurar en nuestra primera línea de defensa y todo parece indicar que continuará siéndolo en el futuro debido a su gran flexibilidad, permanencia y rapidez de reacción.

Mucho tiempo ha pasado desde aquellos días en los que el mismo Churchill manifestaba que su mayor fuente de ansiedad la constituía la flota de submarinos alemana. Mucho más reciente es el esfuerzo realizado por nuestra Flota de Patrulla Marítima en la vigilancia del paso de submarinos no aliados por el Estrecho.

La guerra antisubmarina constituye un claro ejemplo de una capacidad que, una vez perdida, sería extremadamente difícil de recuperar. Debemos, por tanto, asegurar que nuestro nivel de adiestramiento continúe afianzándose de tal forma que, si necesitaráramos hacer uso de esa capacidad, estemos plenamente preparados para ello.

En cualquier caso, nuestra vocación antisubmarina no duerme ni mucho menos el sueño de los nostálgicos. De gran movilidad sobre las tres quintas partes del planeta, los submarinos pueden ejercer con eficacia el «control del mar» a través de una gran variedad de operaciones, que van desde efectuar minados, a la incursión y apoyo de las fuerzas especiales en tierra o simplemente negando el acceso al mar.

Como prueba de esta gran capacidad de acción, los submarinistas acostumbran a decir que para ellos sólo existen dos tipos de barcos: «los submarinos y sus blancos», y esto será así hasta que la tecnología consiga hacer del océano un medio transparente.

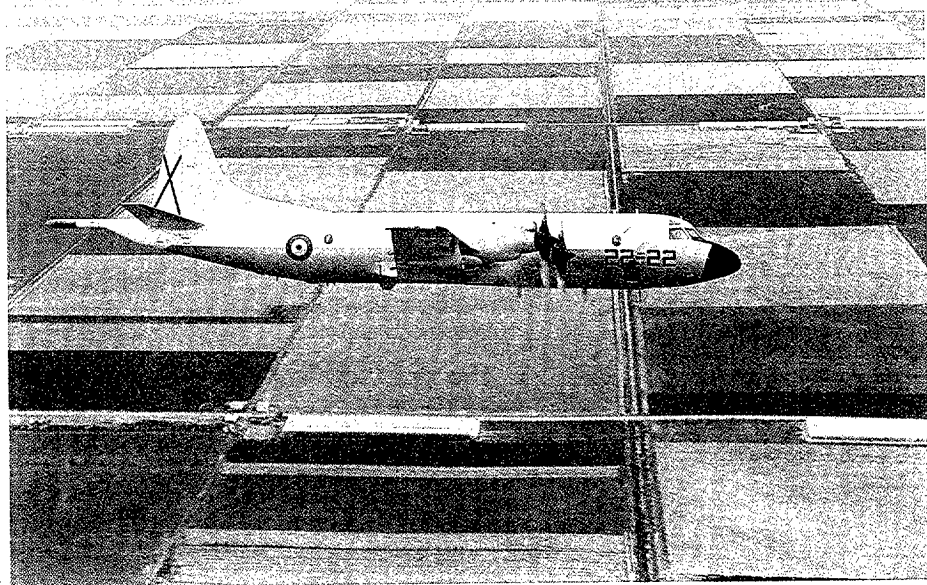
De hecho, pese a los que creen que la caza de submarinos pertenece al pasado, en 1993 el ministro de Defensa ruso insistía en que una flota de submarinos nucleares era el futuro de las Fuerzas Armadas. Así es de esperar que para el año 2000 el programa de construcción militar naval ruso finalice el proyec-



Integrados en la Flota de Patrulla Marítima.

to de 12 nuevos submarinos nucleares más silenciosos que los del tipo de ataque nuclear norteamericano *Jefferson City*.

Frente a la cada vez más avanzada tecnología submarina, los operadores acústicos de nuestra Flota se enfrentan a unos muy breves períodos de contacto y a la necesidad de unos grandes despliegues de sonoboyas para obtener

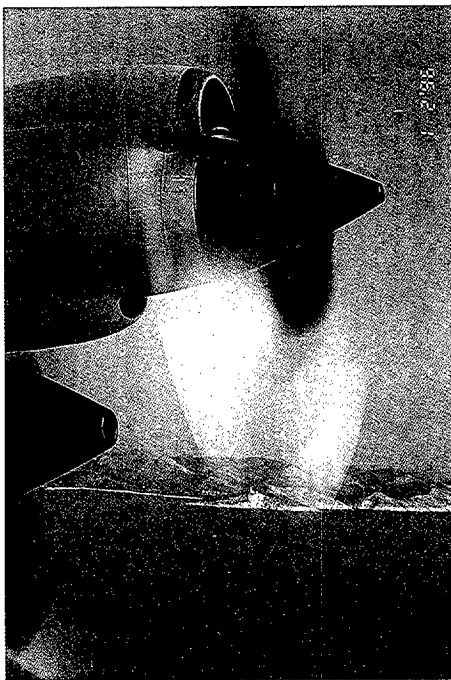


Desde el campo de Morón...

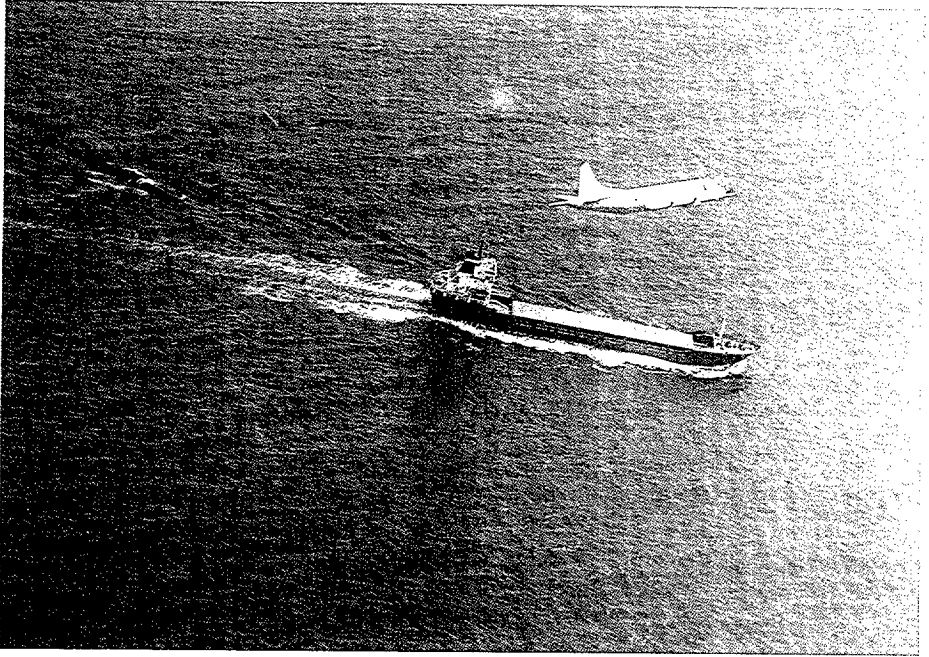
unos niveles de probabilidad de detección aceptables, lo que supone un gran esfuerzo de coordinación para las tripulaciones de Patrulla Marítima. Los sensores y sistemas que empleamos en la actualidad necesitan mayor perfeccionamiento e incluso entonces no podremos confiar en un único sistema para llevar a cabo nuestras misiones.

El valor de la calidad más que el de la cantidad, en cuanto a nuestros sistemas, es el factor determinante de nuestra capacidad. Si no somos capaces de mantener una tecnología por delante de nuestros rivales en la mar, muy pronto seremos ineficaces.

Para intentar conseguir que el sensor acústico continúe siendo un efectivo medio antisubmarino, el diseño de los futuros sistemas necesitará combinar los avanzados procesadores acústi-



... hasta el mar Adriático.



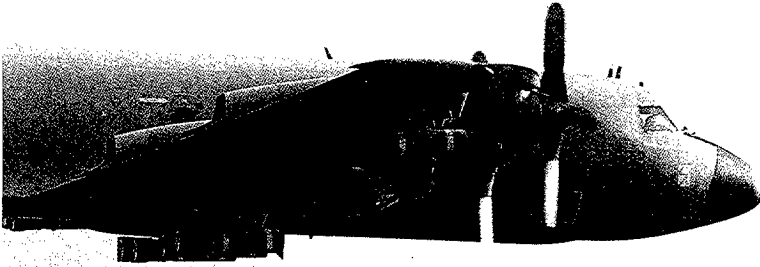
Control del tráfico marítimo.

cos con los últimos lenguajes de *software* y la tecnología *hardware*, así como lograr una arquitectura flexible que permita procesar todos los nuevos tipos de sonoboyas.

Por otro lado, la moderna flota de submarinos *Euro*-diesel (tipo 209, etc.) o los famoso *Kilo* de construcción rusa, abundantes en los llamados países del Tercer Mundo, alcanzan en la actualidad inquietantes prestaciones, lo que junto a la introducción de los nuevos sistemas de propulsión independientes de aire, ofrecerá a éstos prolongados períodos en inmersión y, consecuentemente, un elevado coeficiente de discreción en sus operaciones.

Esta flota, situada estratégicamente en los principales nudos de las comunicaciones marítimas, supondrá una seria amenaza tanto por la alta densidad de tráfico de barcos, como por las características propias de estas aguas poco profundas, de muy pobres condiciones sonar. Ello conduce a dotar a nuestra flota de Patrulla Marítima, para la localización e identificación, de unos sistemas de búsqueda no acústica más actualizados, que utilizan equipos de imagen radar de apertura sintética y de unas mejores medidas de protección y vigilancia dentro del saturado espectro electromagnético.

Hoy, tras la caída de la tensión Este-Oeste, nuestra misión se ha ampliado a la vigilancia de cualquier naturaleza. Así pues, coincidiendo con el quincuagésimo aniversario de las Naciones Unidas y con la implantación del nuevo sistema

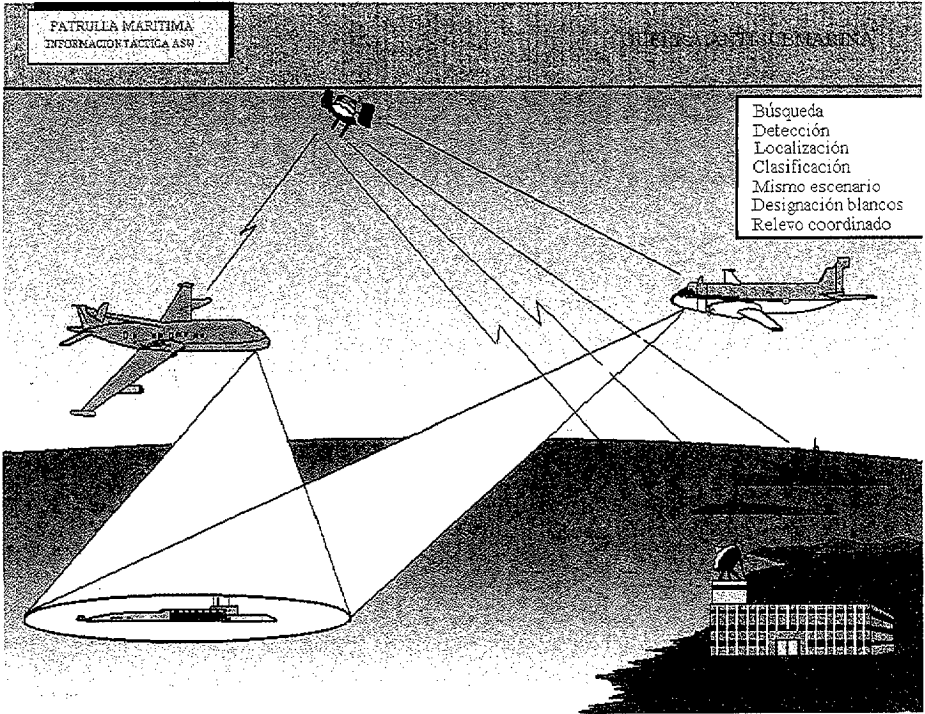


Operaciones de minado.

de seguridad colectiva, nuestras misiones han crecido en complejidad, cediendo el escenario y primacía del Estrecho a otras zonas de interés supranacional, integrándonos en macro organizaciones político-militares OTAN-UEO, con una equilibrada representación de las Fuerzas Armadas de Tierra, Mar y Aire en un nuevo concepto de operaciones conjuntas que se desarrollan «desde la mar».

Misiones como las que venimos realizando en el mar Adriático desde junio del 93, con más de 600 horas de patrulla y 3.000 barcos investigados, y en las que participamos de una forma activa en el control del embargo a la extinta Yugoslavia, y que forma parte de las operaciones SHARP GUARD y DECISIVE ENHACEMENT, nos muestran una nueva concepción de la Patrulla Marítima, como un equilibrio de esfuerzos antisubmarino y antisuperficie. Esta misión, de marcado carácter litoral, permite observar a su vez la transición de nuestro clásico empleo sobre aguas de mar «azul» por fuera de la Zona Económica Exclusiva al actual empleo sobre un mar «marrón», dentro de las 250 millas de litoral, y donde la clasificación de todos los posibles contactos de superficie a lo largo de los potenciales confines del litoral adquiere una importancia crucial.

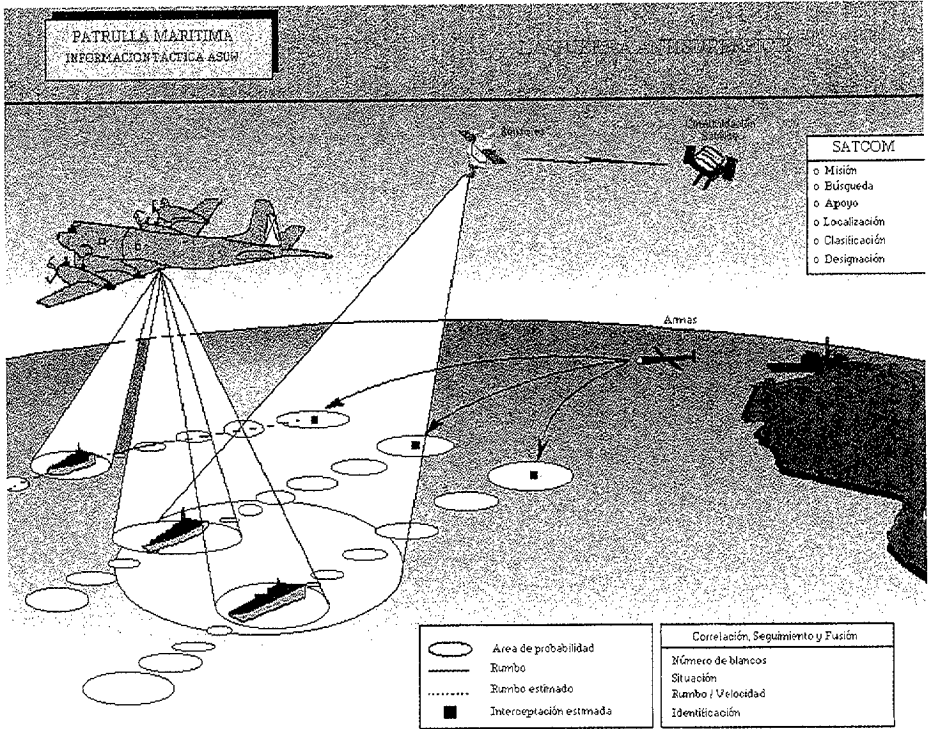
Nuestra Patrulla Marítima deberá definir para este nuevo tipo de misiones un proyecto de modernización de nuestra flota de acuerdo con nuestros aliados, con el objeto de alcanzar el mayor grado de interoperabilidad de sus sistemas,



Operaciones antisubmarinas.

de forma especial en lo relativo a la alta tecnología de aviónica, con el fin de que cuente con los medios electrónicos y electroópticos necesarios para lograr el objetivo de una clasificación *stand-off*, que supere la mera clasificación buque de guerra-buque mercante, para ir más allá y poder ser capaz de discernir con las máximas garantías a un patrullero de un pesquero, y contar a la vez con un sistema de seguimiento automático de todas las trazas de superficie. Por otro lado, la necesidad constante de tener que estar vigilando los límites geográficos, políticos y de alcance de las armas, tanto sobre la franja de litoral como en las misiones de reconocimiento sobre tierra y ser una plataforma óptima para operaciones de minado, hará necesario contar a bordo con un sistema integrado de navegación de alta precisión del tipo GPS.

Es vital que las operaciones de Patrulla Marítima no se consideren de forma aislada. El avión de patrulla marítima necesita mantener un flujo de información constante con la fuerza en la mar a la que apoya, al tiempo que necesita estar enlazado con la autoridad de coordinación de la Patrulla Marítima en tierra (MACA) para tener acceso a la última información de inteligencia. Para



Operaciones antisuperficie.

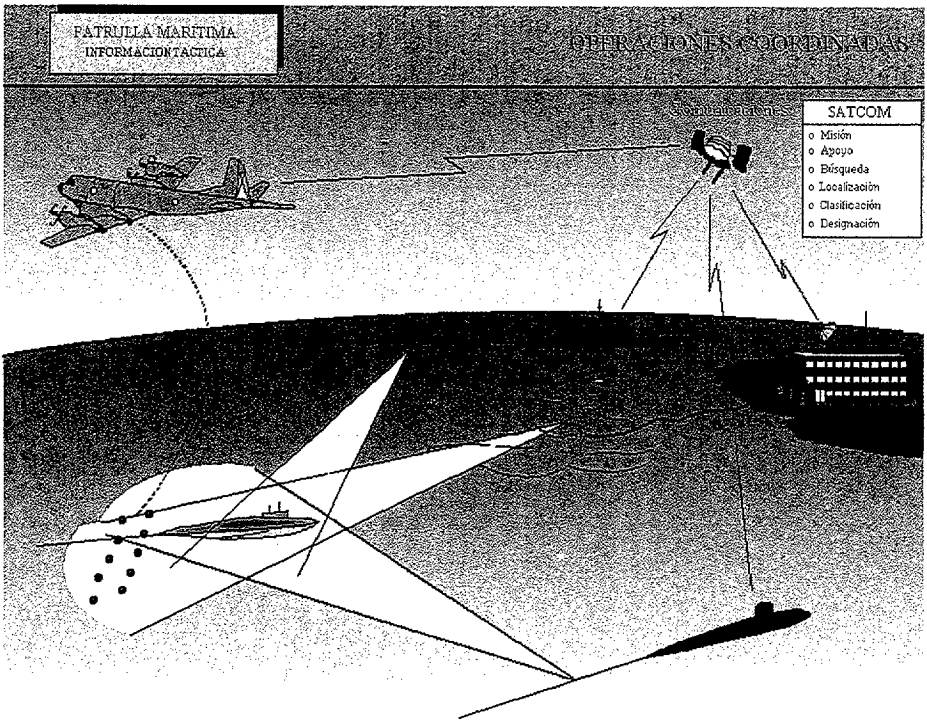
lograr ambos objetivos, se hace imprescindible contar con un sistema de transmisión automática de datos *data link*, y con unas comunicaciones por satélite que, por otro lado, permitirán ser un valioso relé del flujo de la información entre los centros de coordinación en tierra y la fuerza en la mar.

La complejidad en la coordinación de las misiones de patrulla marítima debe corresponder a centros especialmente organizados, y extenderse a todos los elementos de tierra, mar y aire, tal y como se estructuraron en la actualidad los MACA aliados, encontrándose plenamente integrados por redes de comunicación, punto a punto, para de esta forma ser capaces de ofrecer un apoyo C⁴I (*Command, control, communication, computers & intelligence*) que refleje ese mayor grado de interacción entre todos sus componentes, dentro de una estrategia conjunta de mando e información indispensable, durante y después de nuestras misiones.

Para este tipo de apoyo se constituyen los centros de operaciones marítimas, MAOCs, auténticos centros de control en tierra donde se lleva a cabo el análisis detallado de todos los datos de las misiones y de los sensores de todos los siste-

mas a bordo, aportando interoperatividad en los equipos de análisis y un nivel de estandarización en los procedimientos de cooperación a los que pueden tener acceso los destacamentos de Patrulla Marítima cuando operan fuera de sus bases.

Este rápido recorrido por las operaciones que desarrolla actualmente la Patrulla Marítima nos permite apreciar que su capacidad global la hace gozar de una entidad de comunidad autónoma reconocida internacionalmente, y compuesta por una flota de auténticas plataformas multimisión, así como por una verdadera red de centros de coordinación y apoyo en tierra.



Operaciones coordinadas.

Como conclusión, el compromiso al que nos enfrentamos lo podemos encontrar presidido por tres ideas-fuerza:

- Un factor humano, tanto a bordo de la flota de nuestros aviones como en los centros de responsabilidad de Patrulla Marítima altamente cualificado, que puede lograrse mediante la selección de programas de adiestramiento e instrucción paralelos a los de nuestros aliados.

- Una modernización de la propia flota en sus sistemas de aviónica.
- Una mayor representatividad de nuestro MACA en el diseño y control de las operaciones de Patrulla Marítima.

Estos tres compromisos suponen, sin duda, el mayor reto al que nos enfrentamos los que hoy vemos la mar bajo las alas.

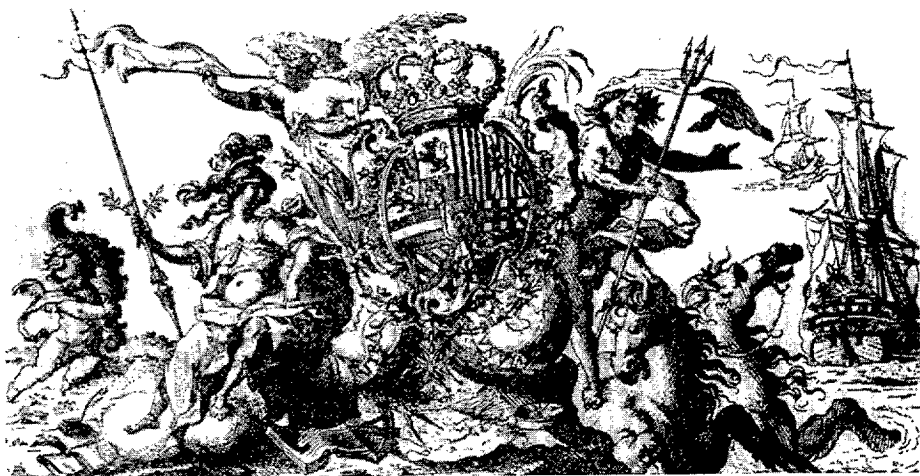
Alfonso VALLÉS SALES



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.



HISTORIAS DE LA MAR

DON FEDERICO ANRICH
Y SANTAMARÍA. MARINO, MINISTRO
DE LA REPÚBLICA Y CARLISTA



A Armada, durante las guerras civiles del pasado siglo fue liberal en su mayoría: cristina, isabelina, amadeísta, republicana y alfonsina, según los tiempos; sin embargo, algunos de sus componentes fueron carlistas, y es éste el caso de nuestro biografiado, don Federico Anrich y Santamaría, barón de Bretanville, nacido en La Habana el 12 de abril de 1827; fueron sus padres don Francisco Anrich, oficial de la Armada, y doña Carmen Santamaría.

El 18 de octubre de 1842, cuando contaba quince años de edad, ingresó en la Armada en clase de guardia marina, en el departamento marítimo de Cartagena, donde «sufrió el examen de reglamento, mereciendo la censura de Sobresaliente», embarcando en el falucho *Rayo* (25-10-1844); de éste transbordó al bergantín *Nervión*, y de éste al *Manzanares*, del cual desembarcó para embarcar en el *Bidasoa*, el 20 de agosto «pasó á la habilitación» del navío *Soberano*, de éste, el 17 de marzo de 1845, a la primera división del Resguardo marítimo, embarcando en el falucho *Terrible*.

Después de otros varios destinos embarcado fue destinado al arsenal, «con asignación á la corbeta *Venus*». El 7 de noviembre «se examinó para primera clase, siendo aprobado con la nota de Bueno», con la antigüedad de 29 de octubre, embarcando el 24 de noviembre en el vapor *Alerta*, con el que hizo varios cruceros.

El 20 de agosto de 1847, «por disposición del E. S. Com.^{te} del Depp.^o de Cartag.^a», desembarcó del citado *Alerta*, «pasando en calidad de arrestado para ser Sumariado como acusado de faltas de Subordinación en tierra al alférez de navío D. Wenceslao de Rozas, cuya determinación fue aprobada por R. D. de 26: en la visita general de cárceles de 24 de diciembre. Se le amplió el arresto á la plaza de Cartag.^a». En 28 de marzo de 1848 «se dispuso en cumplimiento de lo prevenido en R. O. de 16 del mismo embarque sobre el berg.ⁿ *Cristina*, permaneciendo su arresto hasta la terminación de la Sumaria que se le sigue ó regrese al Depp.^o si se eleva á plenario debiendo continuar en dicho buque interin sea vista en el Depp.^o». En 17 de abril tranbordó «en los mismos términos al de igual clase *Isabel 1.^a* En 30 de Oct.^o, hallándose en el puerto de los Alfaques salió en un bote con el com.^o del buque y otros, y fue capturado en la Encamisada por la faccion del Cap.ⁿ Raga, conduciéndolo al interior de la Albufera, sitio llamado el Prado; el que burlando la vigilancia de los que lo custodiaban, esponiendo su vida se fugó en la noche del 7 de noviembre correlativo, presentándose en su buque á las diez y media de la misma. Por real orden de 13 del propio mes dispuso S. M. enterada de todo y en celebridad de sus días se sobresea en el sumario que sobre este caso se instruye sirviéndole lo padecido de advertencia, así como su arrojo y constancia de merecimiento».

Por Real Orden de 15 de febrero de 1843 «se dignó S. M. resolver por un afecto de su innata bondad y acogiendo en todo favorablemente el dictamen del Sor. Auditor de Marina de este Depp.^o, que obra al final de la Sumaria formada con motivo de la falta de respeto á un oficial del vapor *Alerta* cuando se hallaba embarcado en el se sobresea en dicho procedimiento, sirviendole de correccion el largo arresto sufrido y aumentado para que en lo subcesivo sea mas advertido para no incurrir en equivocaciones de tal naturaleza y en su virtud le fue levantado el arresto».

El 12 de marzo de 1849 «cesó en el arresto», pasando a Cádiz, «á fin de prestar el examen», siendo asignado a la fragata *Esperanza*.

Aprobados los exámenes para su ascenso a alférez de navío, «con las notas de Muy bueno en Matemáticas, con Cosmografía y Suficiente en Pilotage, elemental y práctico, y maniobras, Artillería y Ordenanzas». Por Real Orden de 17 de mayo fue promovido a alférez de navío, con antigüedad de 27 de febrero anterior.

Una Real Orden de 20 de mayo le destinó «á los buques de las fuerzas navales de Cataluña y Valencia», embarcando el día 31 en la urca *Marigalante*, en la que quedó de dotación. El 27 de julio salió de Cádiz para Barcelona y Gaeta, transbordando después a la corbeta *Villa de Bilbao*, con la que salió el 19 de noviembre para Nápoles.

El 2 de febrero de 1850 llegó a Cádiz, donde desembarcó, embarcando en una balandra, hasta el día 1 de marzo en que lo hizo en la fragata *Cortés*, de la que transbordó el día 13 a la *Esperanza*, con la que salió el 25 para La Habana, a la que llegó el 7 de mayo.

El 14 de agosto de 1851 embarcó en el vapor mercante *Habanero*, con el que salió a la mar rumbo a Bahía-Honda, «p.^a auxiliar las faenas de sacar al vapor *Pizarro*, que varó en los arrecifes de Cayo-Largo», regresando de nuevo a La Habana, embarcando de nuevo en la citada fragata. El 6 de septiembre «se le concedió un mes de licencia para pasar a Trinidad», y el 21 de octubre «se presentó del uso de ella» embarcando de nuevo en la fragata, con la que cruzó sobre la isla.

El año 1852 continuaba embarcado en la *Esperanza*. Por una disposición de 27 de septiembre «se le señala la antig.^{dad} en su clase de 25 de mayo de 1848», saliendo el día 24 de septiembre de 1854 para la península.

El 3 de julio de 1855 transbordó a la corbeta *Villa de Bilbao*, con la que hizo el viaje, desembarcando de ésta el día 14 en Cartagena, de donde pasó a Cádiz, embarcando el 3 de junio en el vapor *Siles* rumbo a La Habana, donde transbordó a la corbeta *Ferrolana*, con la que salió para Veracruz.

El 15 de octubre de 1856 transbordó al vapor *Congreso*, encargándose del detall y ayudante de derrota, regresando a la isla de Cuba.

El 4 de febrero de 1857 transbordó al pontón *Villavicencio*, encargándose de su comandancia, cesando en este destino el 31 de diciembre de 1858.

El día 1 de febrero de 1859 embarcó en el navío *Isabel II*, con el que salió el día 17 para la península, llegando a Cádiz el 24 de mayo. Por una Real Orden de 15 de junio, se le concedió el mando de la urca *Iberia*, pasando a Cartagena, regresando después a La Habana, cesando el 23 de agosto de 1860 del mando de la *Iberia*, «por haber sido desarmada», trasladándose a Puerto Rico, donde embarcó en el *Hernán Cortés*, del que desembarcó (26-1-1861) al ser nombrado comandante del falucho *Aníbal*, del «resguardo de costas»; al cesar en este mando pasó a la península, donde en Cartagena «se le concedió licencia». El 12 de enero de 1867 salió para Barcelona, de donde se trasladó al apostadero de La Habana, cesando el 1 de agosto en el mando del citado falucho; otros varios destinos tuvo, entre éstos, el del pontón *Ebro*, hasta el 1 de abril de 1868, en que pasó a la península «por enfermo».

Por una Real Orden de 8 de junio se le dio el mando de la goleta de hélice *Ceres*, y por otra, de 24 de febrero de 1864, «se le concede la permuta del mando de buques por el del vapor *S. Quintín*, según lo solicitado», cesó en dicho mando (23-6-1865), quedando por orden del comandante general del apostadero de La Habana «p.^a eventualidades del servicio hasta q.^o lleguen los jefes destinados». Por una Real Orden del día 29 fue nombrado «capitán del puerto de Cartagena», de la que se hizo cargo el 13 de diciembre. Otra Real Orden de 2 de diciembre anterior, le «Manifiesta S. M. haber visto con agrado el celo y actividad de este, p.^a conseguir la extinción del incendio ocurrido el 12 de oct.^o en el castillo de S. Julián de Cartagena».

El día 25 de noviembre de 1868 «se le promueve al empleo de Capitán de Navío».

El 26 de enero de 1869, por orden telegráfica, «se dispone se encargue de la 2.^a Subinspección del arsenal», destino del que cesó el día 27, pasando a encargarse de la segunda comandancia del citado arsenal, pasando más tarde «por orden del Almirantazgo el 30 de marzo, en Cartagena para eventualidades».

El día 14 de febrero de 1871 fue nombrado gobernador político y militar de Fernando Poo; en dicho cargo y en el de jefe de la Estación Naval y gobernador militar y político de dicha isla y demás tierras pertenecientes a España en el golfo de Guinea, estuvo desde el 19 de septiembre de 1870 hasta el 30 de agosto de 1872, en el que cesó.

Es decir, que cuando Anrich tomó posesión de su cargo: «Era tal el estado en que se hallaban éstas», que al hacerlo parece ser que éste elevó al gobierno una Exposición, que merece la pena transcribir:

«Ministro de Ultramar. Hoy he estado en el Puerto sobre el vapor mercante inglés *Conga* y en el mismo día me he encargado con las formalidades debidas del Gobierno de estas Islas, ó con más propiedad de esta Isla, pues las demás están abandonadas á su propia fuerza. Triste y desoladora es la impresión que á mi ánimo causa la situación de esta Colonia; una población inglesa en su mayoría, toda en ese atónico estado calenturiento que es el natural, según me enteré, en el mejor estado de salud para esta población el atraso de cuatro meses en sus haberes á las clases que dependen del Estado y los Krumanes, negros contratados para los trabajos que tiene establecido el Gobierno que sólo se les debe una mensualidad, preguntando con el afán de la codicia si el nuevo Gobernador trae dinero para pagar, he aquí Excmo. Sr. desnuda de toda ficción el verdadero estado de la representación de nuestra Nación en esta apartada región del África en que carecemos de todo recurso por ventas para atender á las primeras necesidades de la vida. Á la alta penetración de V. E. y no desmentido españolismo y humanitarias dotes dejo cuanto es necesario encarecer á S. M. q. D. g. la necesidad de enviar dinero á esta Colonia con regularidad para evitar, por lo menos, el decaimiento moral de nuestra bandera, máxime cuando los ingleses, cuya habla es la natural en casi todos los habitantes de esta parte del Mundo, no dejarán para engrandecerse de establecer el paralelo con Nosotros en tan palmario estado.»

Como vemos, la dicha *Exposición*, no tiene desperdicio, pero esta desgraciada situación cambió cuando los gobernadores, con incansable celo, acertadas disposiciones y constante prudencia, consiguieron transformar la opinión del país, convirtiendo estos territorios en florecientes provincias, culminada con la declaración de independencia.

Proclamada la República por un decreto de las Cortes Constituyentes de 11 de junio de 1873, fue nombrado Anrich ministro de Marina, bajo el gobier-

no de don Francisco Pi y Margall, como presidente del Poder Ejecutivo, cargo en el que cesó, al haber presentado la dimisión del mismo, por otro decreto de 18 de julio del citado año.

De su paso por el Ministerio de Marina tenemos la disolución del Almirantazgo, así como el desgraciado suceso de la insurrección cantonal de Cartagena, en la que el gobierno le designó, como tal ministro de Marina que era, para que se trasladase «en tren especial» a dicha ciudad a fin de procurar dominar la situación; llegado a ésta, pasó al arsenal, embarcando en la *Almansa*, que se encontraba preparada para salir rumbo a Málaga. «No bien puso el pié en el buque arengó á la tripulación, que hacía días venía simpatizando con el pueblo y dando señales de insubordinación, pero antes de que terminara sus palabras fue interrumpido por las voces de los marineros. El Ministro quiso entonces recordarles sus deberes, pero uno de ellos apuntó al que en otro tiempo había sido su jefe con una carabina que tenía en las manos y aun le disparó, pero afortunadamente no salió el tiro. Entonces el Sr. Anrich se dirigió á la fragata *Vitoria*, y mandó que la dotación del buque formara en dos brigadas para batir al frente de ellas á los insurrectos de Cartagena. Los marineros se negaron á ello y al ver el Ministro que su autoridad era desconocida y que todos los buques se habían insurreccionado, obligando a sus jefes á saltar á tierra y á encerrarse en el arsenal, se retiró en un remolcador, no sin que antes le hubiesen hecho algunos disparos de revólver, y salió para Alicante, donde llegó el 14 por la tarde, trasladándose inmediatamente á Madrid...», así lo contó en un trabajo titulado *Las fragatas insurrectas y el bombardeo de Alicante*, un redactor de “El Constitucional”, «individuo correspondiente de la Academia de la Historia. Alicante, 1873».

Las fragatas cuyas dotaciones se sublevaron, «siguiendo el ejemplo de la *Almansa*», fueron la *Numancia*, la *Vitoria*, la *Méndez Núñez* y la *Tetuán*; el vapor *Fernando el Católico* y otros buques menores que se hallaban en el puerto.

Presentado y dado cuenta al gobierno del resultado de su comisión, solicitó la dimisión de su cargo de ministro de Marina, dimisión que fue aceptada, solicitando se le diera el mando de un buque que «muy bien pudiera estar de Apostadero en Cuba ó en Filipinas», «amenazando» con hacer «una cosa sonada» si no se atendía a su petición.



Don Federico Anrich y Santamaría, barón de Bretanville.

En efecto, no le hicieron caso, y la hizo; «se pasó a los carlistas», pese a esta decisión, criticada por muchos, otros como el escritor republicano Vera González, en su obra *Pi y Margall y la Política Contemporánea*, manifiesta que: «Nada justifica que durante los treinta y siete días en que fué Ministro, hiciese traición á la República».

Desde el principio de su carrera siempre había manifestado Anrich sus convicciones liberales, aunque no republicanas, pese a lo cual había en todo momento usado de su título de barón de Bretanville, que por herencia familiar le correspondía.

Al pasar a las filas de don Carlos de Borbón y Austria-Este (Carlos VII en la dinastía carlista), dirigió un manifiesto a los españoles en el que decía, entre otras cosas:

«Yo he vivido en medio del liberalismo, le he prestado mi concurso y apoyo; he visto todas sus evoluciones y sus ensayos todos hasta el último, esperando siempre reformas y mejoras nunca realizadas; llegué hasta á olvidarme del riquísimo legado de gloria que debo de mis abuelos, á cuyos mañes pido no se acuerden de mi falta; he alcanzado, sin conspirar nunca, un puesto honroso en mi carrera, he sido Ministro; aún podría aspirar á más elevada posición; y, sin embargo, ante la voz de mi conciencia afligida por los males de la Nación, ante tanto desastre, tanta ignominia y mengua tanta... todo lo abandono, á todo renuncio: honores, dignidades, posición, hogar y familia.»

También, al dar este paso, se dirigió a sus antiguos compañeros de la Armada; en este manifiesto les decía, entre otras cosas:

«Todos sabéis que si bien fuí compañero leal, en 1868, nunca he conspirado; que jamás pertencí á camarillas, ni las tuve cuando podía tenerlas; que la altura no me deslumbró ni la ambición me ha cegado, porque siempre procuré limitarme al cumplimiento de mis deberes en la medida de mis fuerzas, teniendo por único norte el lustre del Cuerpo á que aún pertenezco; que no he ejercido venganzas y he procurado hacer los beneficios posibles; y que mi único acto de trascendencia, la destrucción del Almirantazgo, obedece á mi deseo de que todos y cada uno tengan, dentro de su esfera de acción, la gloria y la responsabilidad de sus actos, y el Almirantazgo no era otra cosa que una coraza, tras de la que se abroquelaba el Ministro para obrar impunemente, y vosotros todos que sabéis cuanto he hecho, no dudéis que si la reconstrucción del Cuerpo en nuestro actual estado fuera un hecho posible, yo me sacrificaría una y cien veces, prestando mi humilde y franco concurso para conseguirlo...: Vosotros todos, me atrevo á fiarlo, sois monárquicos; y monárquicos tradicionalistas, porque no se concibe una Marina aristocrática y privilegiada sin un Trono grande, noble y respetado que le sirva de escudo, y sin un Rey de raza española, enérgico y bravo, que sepa decir como Pedro de Aragón sobre el roto puente de una galera al ser prisionero del duque de Mantua: *Ni un palmo de mi*

tierra, ni una almena de mis castillos. Sois monárquicos tradicionalistas porque en la Corona Real están como incrustados los triunfos de la Marina, que á su nombre y bajo su mano se alcanzaron; y sois monárquicos tradicionalistas porque tal es nuestra educación militar, nuestra organización jerárquica, y toda nuestra historia; sois también católicos, porque á serlo hemos aprendido de nuestros padres; porque sin el catolicismo nada es ni nada vale la siempre cristiana Armada española; y porque con su santa enseña obtuvieron nuestros avuelos la victoria naval más grande y fecunda de la Era Moderna, ¡Lepanto!...; y creéis en Dios, porque como yo y algunos de vosotros conmigo habéis visto su poder en las grandiosas tempestades del océano, y escuchado su potente voz al atronador rugido de los huracanes; y católicos y monárquicos no podéis continuar sirviendo á una revolución impía y desatentada, que reniega de la fe de nuestros padres y destruye el solio de nuestros mayores, benditos símbolos de la alteza y la nacionalidad española.»

Con motivo de su pase a los carlistas, el cónsul de España en Bayona (liberal) comunicaba, con fecha 29 de marzo de 1874, al ministro de Estado, y que éste transmitió al de Marina, en 31 de dicho mes, el telegrama siguiente:

«Ayer llegó y tomó posesión el ex ministro Anrich del Ministerio de Marina para el cual ha sido nombrado por D. Carlos, dicho señor, dice, cuenta con grandes medios en España para hacer triunfar la causa carlista. Trae escrito un manifiesto que publicará un día de éstos (1). Ha reinado gran alegría en los carlistas con las declaraciones hechas por aquél». Digamos que en realidad Anrich: «Entró en el Ejército Real del Norte, siendo nombrado Jefe del Estado Mayor de la División de Vizcaya y Comandante General de la Costa Cantábrica».

Consecuencia: «13 de Abril 1874. Désele la baja en la Armada sin perjuicio de responder á los cargos que resulten de sumaria y cúvranse las vacantes que ocasione. P. A. El Secretario General. R. Arias».

En efecto, fue dado de «baja definitivamente» en la Armada con la citada fecha.



Membrete usado por la Comandancia General de la Marina carlista.

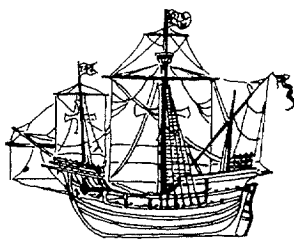
(1) Fueron dos los «manifiestos» como hemos visto, uno a la nación y el otro a sus antiguos compañeros de la Armada.

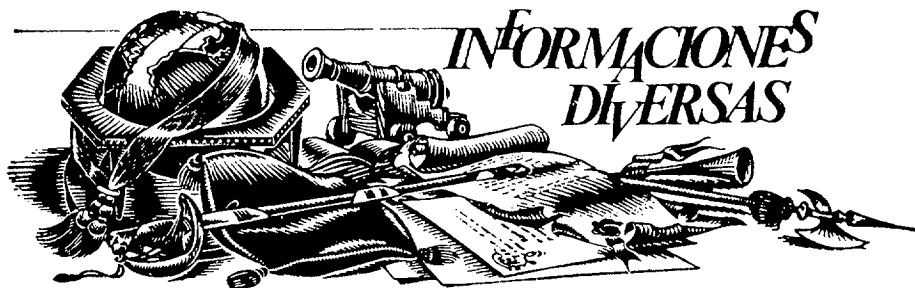
Acogido a la amnistía de 1876, fue, como veremos, rehabilitado:

«E. S.= El Rey de acuerdo con el parecer del Consejo de Ministros y atendiendo á los precedentes del caso, se ha servido resolver que D. Federico Anrich y Santamaría, sea dado de Alta en la Armada como Capitán de Navío retirado y se le señale la cesantía de Ministro de Marina que le corresponda toda vez que desempeñó este cargo en la época de la república y en el Gabinete presidido por el Sr. Pi y Margall...», se notició esto al interesado, advirtiéndole que era, «sin perjuicio de lo que resuelva la Junta de Clases Pasivas á quien se remitirán los documentos necesarios...».

Fijada su residencia en Sevilla, falleció en esta ciudad en diciembre de 1889.

José FERNÁNDEZ GAYTÁN





EL COLEGIO DE DEFENSA DE LA OTAN

Antecedentes



El Colegio de Defensa de la OTAN o NADEFCOL (*NATO Defense College*), como normalmente se le denomina, fue creado a propuesta del primer Comandante Supremo Aliado en Europa (SACEUR), el general Dwight D. Eisenhower, quien había expresado la necesidad de disponer de una nueva institución que fuese internacional y con una misión única en el campo de la formación. El 25 de abril de 1951, el general Eisenhower escribía: «Existe la necesidad prioritaria de formar a personas, civiles o militares, que tengan una comprensión profunda de los complejos factores implicados en la formulación de un adecuado dispositivo de defensa en todo el ámbito de la Alianza».

El Consejo Atlántico no tardó en reconocer esta necesidad urgente y aprobó rápidamente la propuesta del general Eisenhower. El 19 de noviembre de 1951 el Colegio de Defensa de la OTAN abrió sus puertas al primer curso, estableciéndose inicialmente en París, donde permanecería hasta 1966, cuando Francia se retiró de la estructura militar de la Alianza, fecha en que el colegio se trasladó a Roma, donde aún continúa desarrollando la misión que le fue encomendada.

Misión

La misión conferida al NADEFCOL por el Comité Militar de Bruselas es un reflejo de las palabras del general Eisenhower y ha superado la prueba del tiempo: «Desarrollar el conocimiento y la comprensión de un grupo seleccionado de oficiales y de funcionarios de los factores y problemas que afectan o



El anterior director del NADEFCOL con el jefe del Estado Mayor General turco. Al fondo, los retratos de todos los directores.

pueden afectar a la OTAN, de modo que aprendan el concepto político militar de la Alianza, su organización y métodos de trabajo».

Por tanto, constituyen objeto de estudio:

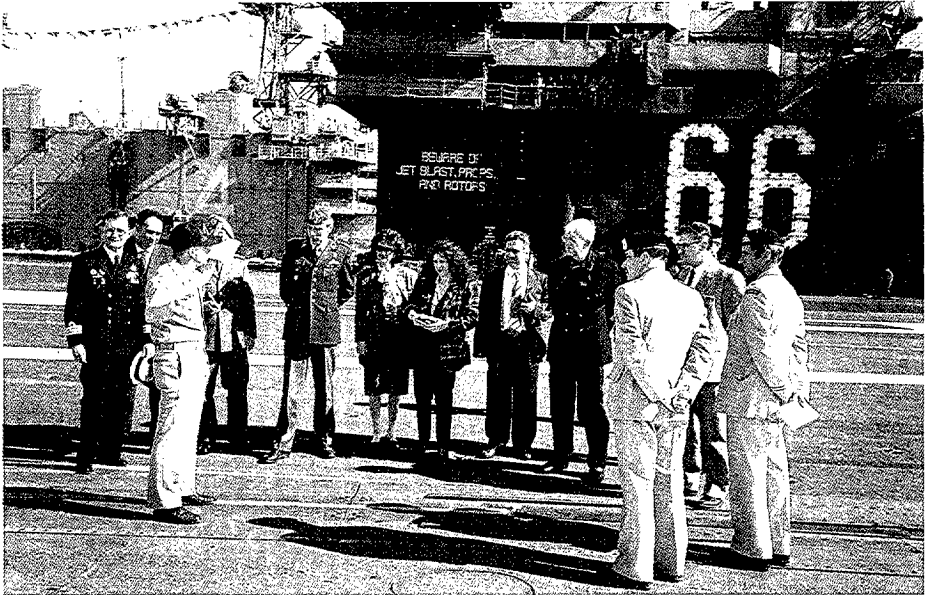
- Los objetivos y la política de la Alianza, su doctrina estratégica, organización y funciones.
- Las características geográficas, políticas, militares y culturales de los países miembros, además de aquellos problemas económicos, tecnológicos y de la defensa que incidan en la política y planificación de la OTAN.
- Los acontecimientos fuera de área de la Alianza y sus correspondientes repercusiones sobre la OTAN.
- La orientación de la organización de la defensa.
- El perfeccionamiento del inglés y del francés, lenguas oficiales de la Alianza.

Estas tareas implican implícitamente la necesidad de promover la comprensión y el respeto recíproco, así como incrementar la capacidad de los oficiales y funcionarios de la OTAN para trabajar eficazmente juntos y poder alcanzar

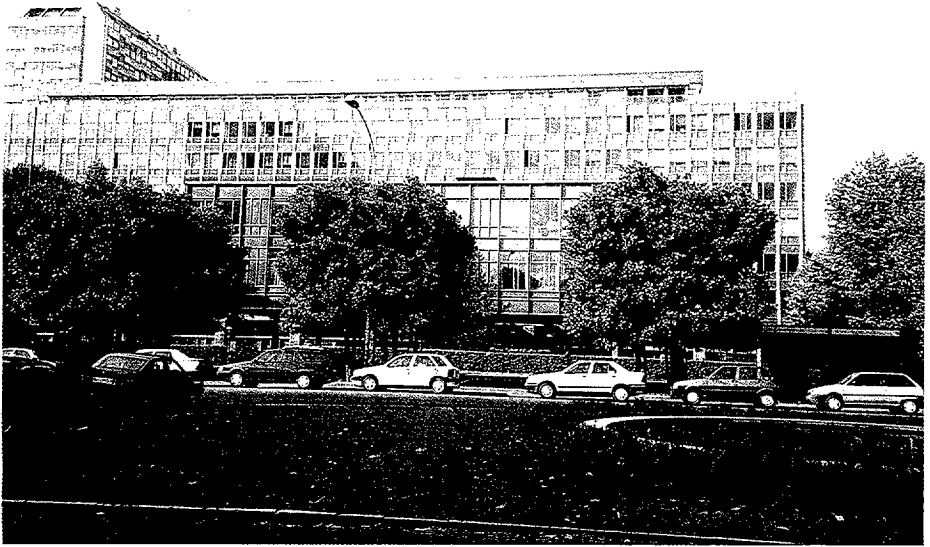
los objetivos comunes. Por otra parte, los cambios ocurridos en los últimos años suponen un desafío permanente a la Alianza, por lo que es necesario reexaminar el papel de la OTAN para poder garantizar la seguridad de las naciones miembros, ante la inestabilidad del escenario europeo oriental.

El curso superior (*senior course*)

En el cuadro de sus actividades, el colegio ofrece un programa de conferencias, seminarios, mesas redondas, discusiones en grupo, posibilidades de realizar investigaciones individuales, viajes de estudios y trabajos individuales y colectivos. El currículo de estudios y el programa académico se fundan en la suposición de que los concurrentes al curso, coroneles/capitanes de navíos y tenientes coroneles/capitanes de fragata, así como los funcionarios, son personas expertas con un buen conocimiento de los aspectos fundamentales de los problemas políticos, económicos, sociales y militares corrientes, desde el punto de vista de sus respectivos países. En consecuencia, los temas que se estudian se presentan a un nivel muy elevado y se basan en el conocimiento de la Alianza misma y de la aplicación de los principios y conceptos básicos de la

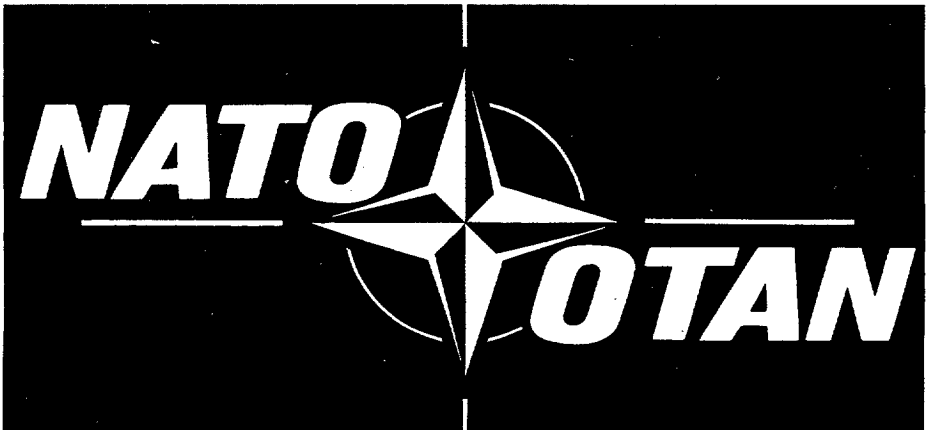


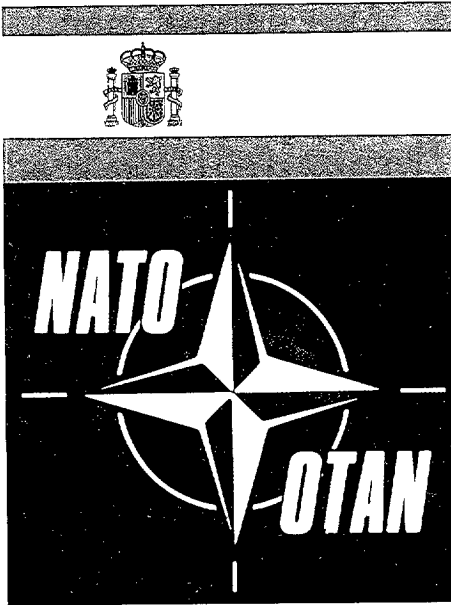
Visita al portaaviones *America*, en Norfolk, durante el viaje por Norteamérica.



El Colegio de Defensa de la OTAN en el barrio del Eur-Roma.

defensa común de los 16 miembros de la OTAN. Se presume también que los propios alumnos asumen la responsabilidad primaria de aportar sus propios conocimientos en beneficio de los demás. El intercambio de información y de opiniones entre los concurrentes constituye un pilar básico de la enseñanza a lo largo de todo el curso, apoyándose el empeño de todos los asistentes en pre-





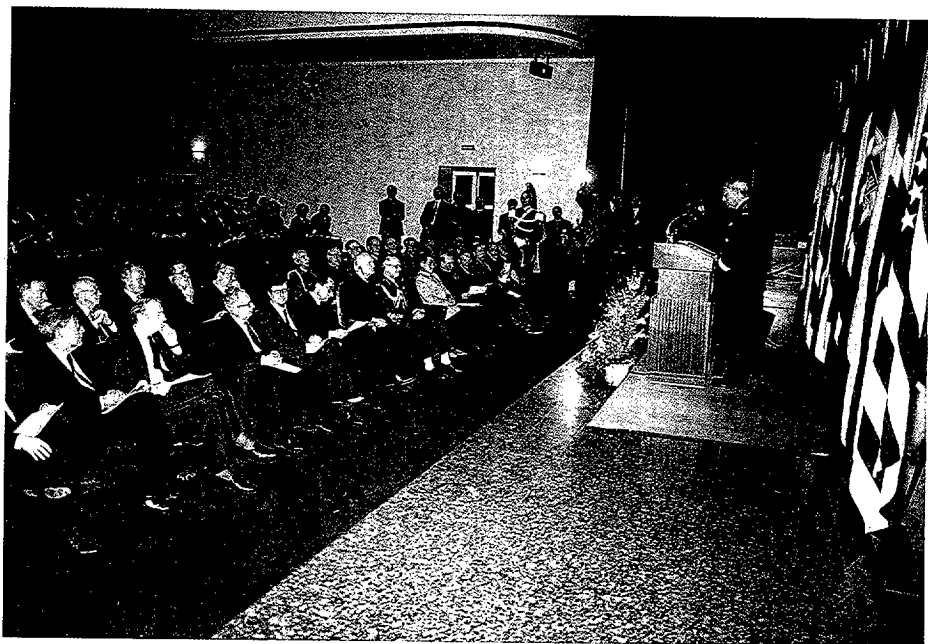
sentar sus propios conocimientos y experiencias personales. Además, los alumnos tienen la posibilidad de desarrollar la investigación sobre un tema concreto propuesto y aprobado por la Jefatura de Estudios y que esté relacionado con la propia experiencia personal, presentando el fruto de sus trabajos en un seminario.

El colegio, para realizar los trabajos, recurre al sistema de comisiones, compuestas por siete u ocho miembros de diferentes naciones y procedencias. Cada alumno pertenece a la misma comisión durante todo el curso, de 23 semanas, que presidido por uno de ellos y con la ayuda de otro alumno secretario, desarrollará un intenso trabajo que culminará en un proyecto de estudios final, todo ello bajo la supervisión del profesor

encargado de la comisión. Estas comisiones son también el medio principal de preparación para las conferencias que diariamente pronuncian ilustres oradores venidos de los cinco continentes. Igualmente, las comisiones constituyen la célula básica de la intensa actividad social que se desarrolla a lo largo del curso.

El núcleo central del programa, que se encuentra siempre en continua evolución, está compuesto por actividades académicas divididas en varios ciclos de estudio y programas especiales, relaciones nacionales y con los Mandos OTAN, además de trabajos individuales. Tales actividades comprenden el programa diario (preparación de la conferencia, conferencia, discusión posterior, proyecto de estudio, lectura de los textos recomendados, clases de idiomas, etc.).

El conocimiento de las naciones de la OTAN representa otro aspecto importante del programa, del que las conferencias nacionales y las de los mandos de la OTAN constituyen un elemento fundamental y complementario. Tres viajes de instrucción, uno por una región militar italiana, de tres días de duración, y dos de tres semanas, por la península Ibérica-Norteamérica el primero de ellos y por Europa, el segundo, en los que se visitan las capitales, base militares, industrias relacionadas con la defensa, instituciones civiles, etc., permiten profundizar en el conocimiento de los aspectos de la defensa, sociales y culturales de las naciones de la OTAN, un país exmiembro del Pacto de Varsovia y otro neutral.



Inauguración del curso 84 NADEFCOL en Cechignola (Roma). Discurso del general director del NADEFCOL.

Estructura del colegio

El NADEFCOL es un organismo de la OTAN que goza de consideración como misión diplomática en Italia y está bajo la directa dependencia del Comité Militar. Esto atañe a su comandante, personal de dirección y cuadros de profesores, civiles y militares, nombrados por sus gobiernos respectivos por un período de tres años, y a todo el personal administrativo de apoyo a las actividades del colegio, la mayoría procedente de la nación huésped, Italia. El colegio está dirigido por un oficial general de tres estrellas, equivalente a un general de división/vicealmirante en España, seleccionado entre los candidatos propuestos al Comité Militar por las naciones miembros de la OTAN, y que actualmente es el general de división Lecea Dezcallar, del Ejército de Tierra español. El comandante director está secundado por dos subdirectores, uno de ellos del rango de general de brigada/contralmirante, y el otro civil de la categoría equivalente en la administración (A6) y procedencia universitaria. Este último es el responsable de la planificación del programa académico, mientras que el otro lo es de las actividades escolares. Un tercer oficial general, de nacionalidad italiana, se encarga de todo lo concerniente al apoyo logístico del centro.

El jefe del gabinete del comandante, coronel o capitán de navío, actúa como su jefe de estado mayor, y es responsable de la buena andadura del colegio, en general, así como de apoyar administrativamente a su comandante, siendo elegido personalmente por él.

El cuadro de profesores (*faculty*) está compuesto por una veintena de oficiales superiores, coroneles o capitanes de navío, diplomáticos de carrera y funcionarios civiles de las 16 naciones de la OTAN. España está actualmente representada por el coronel de Infantería de Marina Moralejo Álvarez. El cometido de este nutrido y selecto profesorado, que debe haber realizado previamente el curso *Senior*, es el de guiar y asesorar diariamente en la preparación de su trabajo a todos los concurrentes dentro de las comisiones, dar conferencias relacionadas con su especialidad, dirigir las diferentes actividades del curso, etc.

El personal civil internacional posibilita el funcionamiento administrativo y de los diferentes servicios que apoyan al colegio: bibliotecas, gabinetes de traducción simultánea, laboratorio de idiomas, finanzas, ayudas a la enseñanza, etcétera. El personal de la nación huésped, Italia, mandado, como hemos apuntado, por un oficial general italiano, tiene la responsabilidad del apoyo logístico, desde los servicios de comedor, cafetería, mantenimiento técnico, etcétera, hasta el suministro de los vehículos de transporte militares, y la seguridad, que corre a cargo del Cuerpo de Carabineri (no hay que olvidar que el Colegio sufrió un atentado terrorista en 1993, afortunadamente con sólo escasos daños materiales).

Otras actividades escolares

Además del Curso Superior o *Senior*, ya explicado, y que dura seis meses, el NADEFCOL desarrolla otras actividades de menor duración pero no menos importantes por su proyección internacional; entre estas actividades cabe destacar:

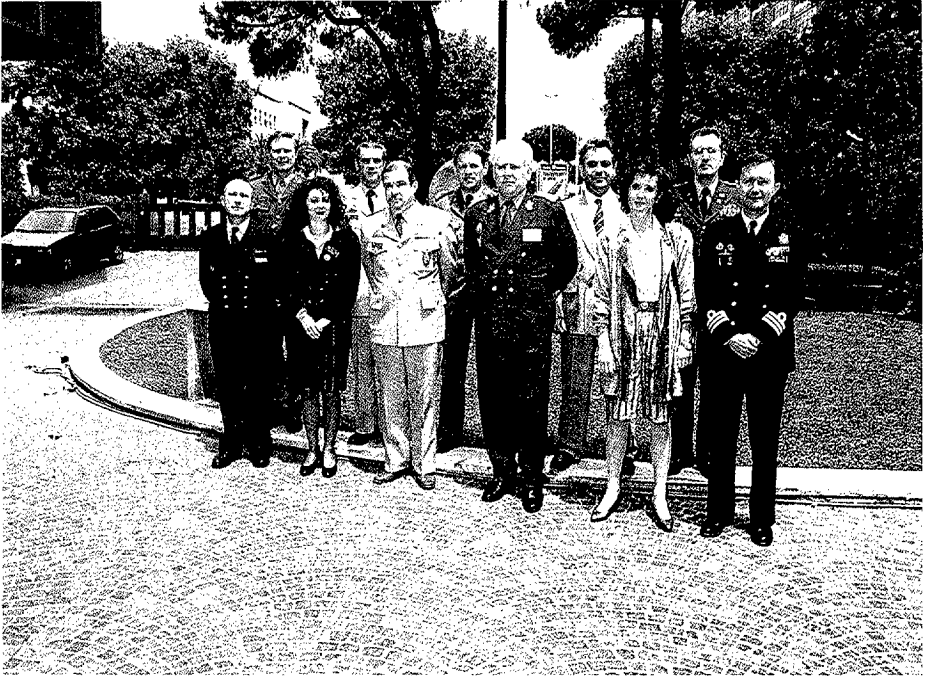
- *NATO SYMPOSIUM*.—Con una duración de tres días, tiene lugar cada año en Roma o en Washington, con carácter alternativo y en correspondencia con la *National Defense University* de la capital norteamericana, y su temario principal versa sobre las relaciones transatlánticas.
- *La Conferencia de comandantes de Institutos de Defensa*.—Esta conferencia reúne a todos los directores de instituciones que, como el CESEDEN español, representan la máxima institución académica de las naciones de la OTAN en temas de la defensa. En este alto foro se intercambia información con el propósito de mejorar e incrementar los programas académicos y los métodos didácticos de los institutos allí representados.

- *El Curso para oficiales generales.*—Con una duración de dos semanas, está dirigido a generales de brigada/contralmirantes y generales de división/vicealmirantes y a los civiles de rango similar, tratándose en la primera semana los problemas de la seguridad internacional para trasladarse la segunda semana a la sede de la OTAN en Bruselas a fin de tratar y conocer *in situ* los procedimientos de trabajo de la Alianza.
- *El Curso para oficiales reservistas (NAROC).*—Con una duración de una semana tiene una frecuencia bianual y está organizado en beneficio de los oficiales reservistas de las naciones de la Alianza; en él se da un rápido repaso a la situación internacional y de la propia Alianza, sirviendo para refrescar los conocimientos de estos oficiales no profesionales.
- *Curso integrado NACC/CSCE.*—En este curso, los alumnos procedentes de las naciones pertenecientes a la Conferencia para la Seguridad y Cooperación en Europa (CSCE), es decir, todas las naciones pertenecientes al extinto Pacto de Varsovia, más las repúblicas de la desaparecida Unión Soviética y las naciones europeas neutrales, además de las pertenecientes a la OTAN, se reúnen durante dos semanas, integrándose los recién llegados en el curso *Senior* del NADEF-COL; durante ese tiempo, participan en los comités e intervienen en los debates. En este foro, de 52 naciones, el conocimiento mutuo de los oficiales pertenecientes al antiguo Pacto de Varsovia y los de la OTAN propicia un intercambio de ideas que se enriquece aún más con los puntos de vista de los alumnos procedentes de naciones neutrales, como Suiza, Austria, Suecia, etc.

Además de los cursos ya nombrados se pueden destacar el Seminario Internacional de Investigación (IRS), el Programa de Becas para la Investigación Individual, la Asociación de Antiguos Alumnos o *Anciens*, potente organización que agrupa en las 16 naciones a los más de 4.000 diplomados de los 84 cursos superiores realizados, y que periódicamente organizan diversas actividades, entre ellas, la convención anual que se celebra en Roma en otoño.

Conclusiones

El Colegio de Defensa de la OTAN es una institución que a lo largo de sus 45 años de existencia ha formado a más de 4.000 oficiales y altos funcionarios civiles, muchos de los cuales ocupan o han ocupado altos cargos dentro de la Alianza y en sus respectivos países, alcanzando más de la mitad de ellos los entorchados de general, o el rango de embajador, si de diplomáticos se trata. Naturalmente este éxito no se debe sólo a las enseñanzas del NADEF-COL, sino a la rigurosa selección por la que pasan los alumnos designados y a su especial preparación; concretamente, en España, para poder ser seleccionado se ha de poseer el diploma de Estado Mayor y



Comité n.º 1 al completo con alumnos: rumanos, uno, suizos, uno y franceses, uno del curso CSCE, además de uno español, uno inglés, uno canadiense, uno belga, un diplomático griego, y una funcionaria civil alemana y otra italiana. El profesor encargado es de EE. UU.

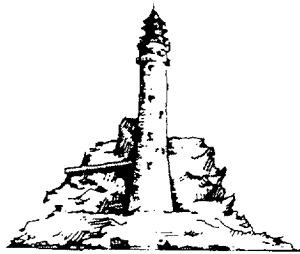
el *Posee* de inglés, lo que da un claro prestigio a este Colegio de Defensa, la más alta institución docente de la Alianza. Algunos de estos mismos alumnos, tan rigurosamente seleccionados, formarán parte, posteriormente, del cuadro docente, autoalimentándose así esta institución.

En sus aulas no se enseña el arte de la guerra, como algunos pudieran pensar, enseñanza que se imparte en las escuelas de Estado Mayor, sino la compleja mecánica de la Alianza, la situación mundial, la conducción de crisis, las diferentes políticas de defensa, no sólo de los miembros de la OTAN, sino también la de los antiguos adversarios situados más allá del desaparecido telón de acero. En resumen, la formación recibida permite a los concurrentes desempeñar sin ningún problema un futuro destino dentro de un puesto de responsabilidad en la OTAN, bien en Bruselas, bien integrados en un Estado Mayor de un Mando Aliado. Este curso es, además, preceptivo para los oficiales y funcionarios civiles de naciones como Estados Unidos, Reino Unido, Holanda, etcétera, antes de ir a ocupar un puesto de responsabilidad en la Alianza. Por último, el hecho de que el Colegio de Defensa se encuentre ubicado en la Ciudad Eterna hace especialmente atractivo el desplazamiento por seis meses a esta

INFORMACIONES DIVERSAS

bella ciudad de la que el alumno saldrá convertido en un ferviente admirador gracias a las excelentes conferencias sobre arte que, como actividad suplementaria, se imparten fuera del horario normal un día a la semana.

José María TREVIÑO RUIZ





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.

24.423.—Hace cien años

Inicia este cuaderno de julio de 1896, un artículo titulado *El capitán de navío A. T. Mahan U. S. N. Relaciones entre el bloqueo y la estrategia naval. Consideraciones y conclusiones generales*, por don Juan de Carrazan y Reguera, teniente de navío, es «conclusión del número anterior». Sigue *Las calderas marinas y el combustible líquido*, tomado de «*Rivista Nautica*», por Lorenzo D'Adda, ingeniero, se refiere a que «casi todas las Marinas de guerra estudian detenidamente sustituir la calderas usuales que gastan carbón con las que usan combustible líquido», habiéndose hecho «experimentos y

aplicaciones prácticas» por varias Marinas extranjeras e incluso en Italia, con éxito. Se continúa con *El bloqueo Naval*, tomado de la «Revue Maritime»: «Puestas en estudio las próximas guerras navales, uno de los puntos que han levantado discusiones más apasionadas es el de la posibilidad de establecer y mantener un bloqueo», da aquí varias opiniones sobre el tema, es su autor G. Douchateau, teniente de navío. *El torpedero submarino norteamericano «Holland»*, traducido de «Le Yacht» por Gerardo Sobrini, da muchos datos sobre él, describiéndolo, todo con arreglo a los datos que oficialmente se han dado sobre este torpedero submarino. *Tercer viaje del cañonero «Quirós» afecto á la división naval de las Carolinas orientales y al mando del teniente de navío don Martín Velasco*, se trata de un «Documento oficial que ha sido proporcionado por R. O. expedida en mayo del presente año», cuenta detalladamente el citado viaje. *Memoria sobre la isla Martinica*, «está redactada por los guardias marinas del crucero *Reina Mercedes* don José Fernández Almeyda y don Tomás Sánchez-Barcáiztegui y Acquaroni», en este viaje, a fin de «limpiar y pintar fondos en el dique que existe en Fort de France, fuimos comisionados por el señor comandante don Antonio Pérez y Orive para hacer una memoria...» y es ésta, en ella nos dan datos sobre la isla, su historia, población, descripción del citado dique, entrada y salida en el mismo y otros interesantes. *La batalla naval de Manila*, por don Manuel Montero y Rapallo, capitán de fragata. *Efemérides de Marina*, por A. Díaz Cañedo. *Vocabulario de pólvoras y explosivos*, por Fernando Salvati, capitán de fragata de la Marina italiana, traducido «y con notas» por don Juan Labrador, capitán de Artillería de la Armada. *Necrologías*, de varios jefes y oficiales de la Armada.

Noticias Varias, publica entre otras: *Velas agujereadas*, se trata del barco italiano *Salvatore Accame*, que llegó a las orillas del río Delaware con sus «velas provistas de agujeros redondos...». *Para observar á Marte*: «El conocido astrónomo de Boston Percival Lowell, tiene casi listo su gran telescopio y piensa dirigirse á Méjico en diciembre próximo para observar á Marte cuando se halle más cerca de la tierra». *La intensidad de luz en los faros*, tomada de «Cosmos», se trata de un «trabajo presentado recientemente á la *Institution of Civil Engineers*, por M. N. G. Gedye «que relaciona algunos datos sobre el poder de intensidad de varios faros». *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 24 de junio de 1896. Buen número de figuras acompañan al cuaderno.

J. F. G.

24.424.—Centenario de la guerra de Cuba, julio 1898



El día 2 se dispone de Real Orden que los dos destructores de torpederos que se están construyendo en la casa Thompson figuren en las listas de la Armada con los nombres de *Audaz* y *Osado*, respectivamente, otra del mismo día dispone que el cañonero que se construye en la casa Forrest & Son Limited, de Inglaterra, se le asigne el nombre de *Fulminante*.

Dos días más tarde se fijan los fondos económicos de los destructores (15.000 pesetas en la Península y 22.500 en Ultramar) y el día 6 las numerales, *Audaz*: 93 y señal distintiva GQHT, *Osado*: 94 y GRWS.

El día 11 se cambia el nombre del *Fulminante* que pasa a denominarse *El Dependiente*, por deseo manifestado por don Segundo García Tuñón, presidente de la Asociación de Dependientes de Comercio de La Habana, en instancia dirigida al comandante general del apostadero y escuadra de las Antillas.

Otra Real Orden del día 12, dispone se provea de pasaportes y listas de embarque por cuenta del Estado, a las familias de los jefes y oficiales del Ejército de Cuba que fijen su residencia en la Península, haciendo extensiva a Marina la Real Orden de Guerra de 6 de noviembre de 1895.

El día 15 se promulga una ley concediendo los derechos de orfandad y viudedad, que otorgaba el artículo 5.º de la ley de 8 de julio de 1860, a las familias de los individuos de la Armada, «que durante la actual campaña de Cuba fallezcan del vómito».

El 17 se le asignan a *El Dependiente* fondo económico (3.500 pesetas anuales), la numeral 196 y la señal distintiva GRBF. Además se fija su dotación, compuesta por un teniente de navío comandante, un tercer contramaestre, un segundo maquinista, un aprendiz ídem, dos cabos de mar, dos artilleros de mar, ocho marineros y cuatro fogoneros.

El 28 de julio se dispone hacer extensivos al personal de la Armada los beneficios que concede al del Ejército la Real Orden de Guerra, de fecha 4 de junio de 1895, respecto al quebranto que sufrieron en sus haberes al concurrir a la campaña de Cuba en los años

1873, 74 y 75, lo cual se manifiesta al Ministerio de Ultramar el mismo día.

También el 28 se dispone que no procede el abono de la gratificación de 1.000 pesetas, señalada en Real Orden de 1880, a los capitanes de puerto de los de Cienfuegos y Santiago de Cuba para los efectos que se relacionan con las defensas submarinas.

J. B. N.

24.425.—Digno discípulo de tal maestro



El gaditano Julián Ortiz Canelas, nacido en 1767, ingresa en la Academia de Guardias Marinas, ubicada en la ciudad, el 20 de julio de 1780. Era hijo de Tomás Ortiz Canelas de la Torre, capitán de Infantería excedente, maestro de Fortificación y Dibujo de la Academia, y de Gertrudis de la Mola Esteller. El matrimonio tuvo ocho hijos: dos mujeres y seis varones, de los cuales cinco ingresaron en la Armada.

El prestigioso marino Vicente Tofiño era amigo de la familia, Julián fue uno de sus discípulos más queridos y durante varios años estaría a sus órdenes acompañándole en la formación del *Atlas Marítimo* (1783-1788).

En 1804, recién ascendido a capitán de fragata, es nombrado director del Observatorio, cargo que con carácter interino y fuera de antigüedad, ejercía desde 1801.

Afectado de un tumor en la garganta solicita licencia para buscar cirujanos que le atiendan en Inglaterra. Una vez operado prolonga su estancia, de cerca de cuatro años, visitando durante este tiempo varios observatorios, entre ellos los de Greenwich y París. Al reintegrarse a su destino en 1817, recibe una desagradable noticia; en la «Gaceta de Madrid», de 7 de noviembre de 1813, se insertaba un acuerdo de las Cortes manifestando que la formación y venta del almanaque civil corrieran a cargo del Observatorio de Madrid, trabajo que en virtud de una propuesta suya (21-2-1813) se asignaba al Observatorio de San Fernando. Con ese motivo dirige (26-1-1821) una *Representación* al Congreso Nacional, reclamando contra tal acuerdo.

REPRESENTACION
QUE ELEVA AL CONGRESO NACIONAL
EL DIRECTOR DEL OBSERVATORIO DE MARINA
DE SAN FERNANDO
SOBRE LA RESOLUCION DADA
EN SESION EXTRAORDINARIA
DE 5 DE NOVIEMBRE DE 1820
RELEVANDO A DICHO OBSERVATORIO
DEL ENCARGO DE PUBLICAR Y VENDER
EL ALMANAQUE CIVIL
EN LA PENINSULA, BALEARES Y CANARIAS, Y CONCEDIÉNDOLO
AL OBSERVATORIO DE MADRID.

CÁDIZ: AÑO DE 1821.

Imprenta de Roquero: calle Ancha, frente á la casa de los Gremios.

El objeto de la *Representación*, aparte de intentar recuperar el privilegio de la confección del almanaque iniciado en 1791 por Cipriano Vimercati, era impedir el traslado del Observatorio a Madrid. La *Representación* consta de 76 folios, de los cuales 23 tratan de consideraciones generales del Observatorio que dirige: sus tareas como director, organización y trabajos, instrumentos, impresión y venta del almanaque civil, oficinas, personal de astrónomos y auxiliar, edificio, impresiones de sus visitas al Observatorio de Madrid y a centros extranjeros, etc. Los 53 folios restantes contienen copias de ocho documentos de muy variada extensión.

Termina con estas palabras: «...Si después de todo se quiere Observatorio en Madrid, no se debe empezar por arruinar el que hay aquí, sino por recoger en aquél cuanto hay en el de aquí; que aun cuando hubiese elementos fuera de éste para formar otro sería imprudente perder el tiempo que se necesita para coordinarlos y amalgamarlos, cuando en el de San Fernando ya lo están; así como sería imprudentísimo en quien quisiese juntar un gran caudal, empezar por descuidar y disipar el poco ó mucho que hubiese adquirido en 70 años de trabajo, que son los mismos que próximamente cuenta el Observatorio de Cádiz, ahora de San Fernando».

Competente marino, hábil ingeniero y destacado científico, era Ortiz Canelas muy inteligente y gran conocedor de su oficio. Su *Representación*, escrita en tono contundente, presenta un curioso ejemplo de dialéctica constituyendo en suma un excelente testimonio histórico para conocer los primeros años de vida del Observatorio de la Armada.

De Julián Ortiz Canelas, fallecido en 1825, no se conoce retrato alguno.

J. M.ª B.

24.426.—Buckingham



El manuscrito (Ms) 2215 del Museo Naval, en sus últimos folios, describe el segundo ataque de los ingleses a Copenhague el año 1807, y en ellos aparece la siguiente noticia: «En el segundo ataque a

Copenhague de los ingleses, el año de 1807, el brigadier general Dock, adelantándose con la División de su cargo, se apoderó por sorpresa del importante castillo de Frederikswor, guarnecido por 800 hombres al mando de un Ayudante del Rey, que con ellos quedó prisionero, y los ingleses fueron, sin experimentar pérdida alguna, dueños de una fortaleza de cuenta, del considerable depósito de pertrechos de guerra que había en ella, y lo que es más aún, de siete millones de duros que conservaba allí el Gobierno danés (con el caudal cogido en la fortaleza se hizo el palacio de Buckingham), considerándolos quizá más seguros que en la capital».

Sin duda alguna la noticia es sorprendente; no obstante se estima que es también incorrecta ya que la casa, construida a principios del siglo XVIII por los duques de Buckingham, fue comprada por Jorge III para su esposa en 1761 y llegó a ser conocida como la «casa de la Reina». Lo que sí parece más lógico es que con ese dinero se procediera a la reconstrucción llevada a cabo en 1825 para Jorge IV, por John Nash.

J. J. P. F.

24.427.—Adiestramiento



Pilar básico de la efectividad de la fuerza es su adiestramiento. Todo ejercicio perfectamente planificado, ejecutado y repetido supone un entrenamiento del equipo en general y del hombre en particular que permiten llevar a cabo una misión encomendada, con las mayores probabilidades de éxito; de aquí que las maniobras traten de cubrir con sus múltiples ejercicios todas las situaciones previsibles en la ejecución de una operación. La valoración del adiestramiento de la dotación de una unidad se pone de relieve en la aparición durante un ejercicio de una situación no prevista en él, en la que tanto el comandante de la unidad como su dotación realizan con éxito las operaciones necesarias para solucionarlas.

Del adiestramiento del Servicio de Aerostación de nuestra Aeronáutica Naval en los años veinte, nos da una idea lo que expone el juez instructor del expediente para la concesión de la Cruz Laureada de San Fernando al

teniente de navío Núñez. Dicho adiestramiento hizo posible su actuación heroica en el accidente que costó la vida al teniente de navío Durán.

«Estima el juez que suscribe que es su deber el hacer resaltar lo que resulta de lo actuado acerca de la rapidez, pericia y valor sereno con que maniobró con el dirigible que pilotaba el Teniente de Navío don Ricardo Casas Mítico, a cuya inteligente cooperación en este hecho heroico se debe quizá el que no tengamos que lamentar que el Teniente de Navío Núñez no hubiera podido rescatar el cuerpo del glorioso aviador Durán y quizá también que el mismo Núñez no haya perdido la vida que tan heroicamente y con fin generoso expuso. Porque, en efecto, Excmo. Sr., lo actuado demuestra plenamente que la maniobra realizada por el dirigible desde cuya barquilla se arrojó Núñez, fué tan admirable y precisa que pareció mas bién a los que como el Comandante del «Alsedo» pudieron seguirla, paso a paso, una maniobra convenida de antemano en un ejercicio que un acto ejecutado en los momentos trágicos en que se realizó; y gracias a esta serenidad y pericia del inteligente y valiente piloto del dirigible SCA disminuyó rapidísimamente altura el aparato y con igual rapidez y pericia se situó en la vertical adecuada para que el Teniente de Navío Núñez pudiera realizar su heroicidad, y aunque es cierto que fué imposible lograr que el inminente peligro de Núñez desapareciera, lo es también que el Teniente de Navío Casas hizo cuanto se pudo hacer para lograrlo.»

E. C. C.-M.

24.428.—Valor. Moros



Siendo gobernador de Joló el capitán de fragata don Pascual Cervera,

tuvo noticia de una conspiración dirigida a darle muerte, organizada por cinco principales señores, por cinco dattos.

Con un pequeño piquete de tropas se dirigió a donde se reunían. Dejó fuera a los soldados, ocultos a corta distancia para no causar alarma y cogerles *in fraganti*. Entró solo y, revólver en mano, eso sí, les sorprendió y les redujo, y eso que cada datto tenía con él un moro como escolta.

Entró la suya propia y fueron conducidos arrestados... No se sabe la consecuencia final que tuvo este acto de autoridad y valor de Cervera.

El P. Risco, en su biografía, publica una fotografía de cinco dattos; es muy posible que ellos fuesen los conspiradores. Al menos puede asegurarse que tendrían su mismo aspecto. También que tendrían un juicio justo dada la calidad moral de don Pascual Cervera. En su gobierno, aunque enérgico, manifestó gran compenetración con los joloanos quienes continuaban teniendo su Rey. Cervera, sin jactancia alguna, por los poderes que le fueron concedidos tan solamente se tituló a sí mismo Rajá de Joló, con cierta broma, pero así fue llamado, también en tono familiar, por los españoles.

C. M.-V.



24.429.—Libro curioso



Es éste el titulado «Historia del combate naval de Trafalgar», escrito por don José Ferrer de Couto y publicado en Madrid el año 1851; ahora el servicio de reproducción de libros de la Librería «París-Valencia» de esta ciudad, lo ha editado en facsímil el año 1993.

Con una sentida dedicatoria a su padre, don Manuel Vicente Ferrer, quien, «tras una larga carrera comenzada en el glorioso combate á que se refiere esta historia y no concluída hasta más allá del primer sitio de Morella» (primera guerra carlista, 1833-1840). Sigue un *Prólogo* y una *Introducción*, en la que hace un estudio sobre el *Estado de postración de la Nación Española al comenzar el siglo XVIII*, continuando con otro referente a *Tratados y*

HISTORIA

DEL

COMBATE NAVAL DE TRAFALGAR

PRECEDIDA DE LA DEL RENACIMIENTO DE LA MARINA ESPAÑOLA
DURANTE EL SIGLO XVIII.

POR

DON JOSÉ FERRER DE COUTO

alumno que fué de la Academia de Guardias-Marinas y Pilotos
en el apostadero del Ferrol: ex-capitán de infantería:
individuo de la Comisión de Historia de la Infantería Española: autor de la
HISTORIA DE LA MARINA REAL DE ESPAÑA,
é individuo correspondiente y de número de varias academias y sociedades
científico-literarias.



Madrid: 1851.

IMPRENTA DE D. WENCESLAO AYUALS DE IZCO, CALLE DE LEGANITOS, 47.

alianzas, sobre la «Conveniente situación política de España en el año de 1793», y acuerdos y alianzas de ésta con Gran Bretaña y Francia; sigue la *Cuestión de subsidios; guerra contra ingleses*, «aprestos españoles en los departamentos y otros datos más»; y *Trafalgar*, minucioso estudio de lo que fue este desgraciado combate, con «algunas palabras de Mr. Thiers. Consideraciones del general Escaño después del suceso» y unas «Reflexiones sobre el estado marítimo de las tres potencias que allí pelearon», terminando con una *Conclusión*, en la que se refiere, entre otras cosas, al «Carácter de la batalla de Trafalgar. Total decadencia de la nación española. Inoportunidades de las calumnias que Mr. Thiers ha inventado contra nuestra Marina, seguridad que existía para destruirla. Fin de la Obra».

El autor, buen conocedor del tema y de todos los referentes a nuestra Marina, lo era también de la *Historia de la Marina Real de España* y la titulada *Renacimiento de la Marina española en el siglo XVIII*, por la que se le concedió la cruz de Carlos III; el ministro de Marina don Mariano Roca de Togores, marqués de Molins, «dispuso se diese como premio á los alumnos más aventajados del Colegio Naval».

J. F. G.

24.430.—Pie de palo



Corneille Joll o Cornlitz

Jolls, que de ambas formas lo he visto escrito,

era el marino más hábil y osado de los holandeses en la tercera década del siglo XVII; era conocido en su país por el apelativo de «Houtbeen» y, por los españoles, por «Pie de palo», en razón de la prótesis de madera que usaba en sustitución de la pierna que le había arrancado una bala de cañón.

«Pie de Palo» fue comisionado por las autoridades de su país para hacerse con el tesoro que, anualmente, transportaban a la península las flotas de Nueva España y Tierra Firme. A este fin organizó, en las bases holandesas de Brasil, una escuadra de 24 naves, con las que se hizo a la mar y a las que distribuyó para acechar a ambas flotas a la vez, cinco

sobre Matanzas, seis en Cabo Apalache, otras seis escalonadas para avisarlo y el resto con él bajo pabellón holandés.

La flota de Nueva España, que se había retrasado en la salida a causa de 29 días seguidos de temporal, no llegó a zarpar al recibirse avisos del gobernador de La Habana sobre la situación de los holandeses; la de Tierra Firme lo hizo por no haberse recibido los últimos avisos.

Don Carlos Ibarra, natural de Eibar, marqués de Caracena y vizconde de Centenera, que se había distinguido a las órdenes de don Fadrique de Toledo y del marqués de Cadeyreta, al mando de siete galeones, escoltaba esta flota. El encuentro, el 30 de agosto de 1638, fue a la altura de Cabañas; «Pie de Palo», que contaba con 17 naves, abordó a la capitana española, enredando su bauprés en la jarcia del trinquete al tiempo que tres navíos más, rodeándola, la hostigaban; a la almiranta la atacaban otras tres naves; el resto de los galeones tenían que enfrentarse, al menos, a dos buques holandeses cada uno. Después de dos horas de dura lucha los holandeses hubieron de retirarse sin haber cumplido sus propósitos y con muchas bajas. Volvieron a intentarlo tres días más tarde con el mismo resultado.

A Ibarra le quedaban seis galeones, una vez perdido el *Carmen*, de don Pedro de Urdanivia, contra 24 bajeles, una vez llegadas varias urcas grandes, de que disponía «Pie de Palo»; sin embargo, la noche del 5 de septiembre, don Carlos mantuvo las farolas encendidas hasta el alba «para que si el enemigo quisiese volver a pelear, supiese donde estaba esta armada, y el otro día siguiente, al amanecer, no se vio ni se ha visto más», según el parte rendido por el mismo don Carlos Ibarra.

Los españoles creyeron que Joll había muerto, pero no fue así, pues al año siguiente, septiembre de 1640, ataca a La Habana con 36 bajeles, siendo sorprendido por un fuerte huracán que hizo grandes estragos en su flota.

No murió en 1639, es verdad, pero padeció heridas muy graves de las que se repuso en su país en breve espacio de tiempo, como hemos podido deducir del párrafo anterior; sin embargo las crónicas de la época no citan si, para su «reparación», hubo de utilizarse «más madera»...

R. A. M.

24.431.—Ejemérides



Entre otras, recogemos las siguientes: Día 2 (1783). La escuadra de don Antonio Barceló hace el primer bombardeo de Argel.

Día 5 (1795). Falleció en la Isla de León (hoy San Fernando) el teniente general de la Real Armada don Antonio de Ulloa: «Á los diez y nueve años fué nombrado, en compañía de D. Jorge Juan, para formar parte de una Comisión científica extranjera, que tenía por objeto hallar la verdadera figura de la tierra; para que no se presentaran dos Guardias marinas en la Comisión les hicieron tenientes de navío. Jorge Juan y Ulloa desempeñaron su comisión á entera satisfacción de España y Europa, como lo prueba que ambos al regresar á España publicaron sus trabajos y fueron traducidos á la mayor parte de los idiomas. Ulloa fue el último General que mandó flota de Indias... Ulloa, en 1748, fue el primero que trajo á Europa el platino».

Día 9 (1746). Muere Felipe V, fundador del Cuerpo General de la Armada.

Día 13 (1762). Muere el conocido astrónomo inglés Bradley. Fue el descubridor de la aberración de la luz y movimiento de las estrellas fijas.

Día 15 (1800). Sienta plaza de guardia marina en la Isla de León (hoy San Fernando), don Rafael de la Iglesia. Murió heroicamente sobre la cubierta de su barco, mandando el bergantín *Intrépido*. El Rey dispuso que un bergantín de su Real Armada llevara siempre el nombre de *Intrépido la Iglesia*. Los enemigos le hicieron suntuosos funerales.

Día 19 (1418). «En Constantinopla dicen que hubo un eclipse de sol, que se vieron las estrellas.»

Día 24 (1798). «El bergantín guardacostas *Saeta* sostiene heroico combate contra un inglés corsario de superior fuerza en la isla de Cuba. El inglés corsario se retiró del combate á pesar de haberse incendiado el repuesto de municiones del *Saeta*, produciendo más de 50 bajas, entre ellas tres oficiales.»

Día 30 (1762). El capitán de navío don Luis Vicente de Velasco, gobernador del castillo del Morro es atravesado por un balazo, murió al día siguiente y el 1 de agosto fue

enterrado. Ingleses y españoles, es decir, amigos y enemigos, suspendieron el fuego el día del entierro en señal de respeto y admiración ante el cadáver del ex gobernador del castillo del Morro (La Habana).

J. F. G.

24.432.—¿Última toma de posesión de España en el Pacífico?



Una vez consumada la independencia de las provincias americanas, restaban a España en el océano Pacífico una serie de archipiélagos entre los cuales se encontraban los formados por las islas Carolinas, Palaos y Marianas, además de las Filipinas.

Hacia 1881 sus habitantes solicitaron la presencia efectiva española en dichas islas, pues por su apartamiento habían quedado desatendidas desde el siglo xvi.

Esta solicitud no fue atendida hasta 1885, en que los isleños la renovaron, consiguiendo que se aprobase que en la isla de Yap se estableciera una administración.

Al mismo tiempo Alemania, considerando estos territorios sin soberanía, efectuaba un desembarco desde el cañonero *Itlis* en dicha isla izando la bandera alemana. Este hecho provocó un conflicto entre ambas naciones, enconado en España por la opinión pública y la prensa.

Bismarck propuso y el gobierno español aceptó, el arbitraje de Su Santidad León XIII en el conflicto.

El laudo papal reconoció los derechos de España sobre los archipiélagos, firmándose en Roma un protocolo en el que se reafirmaba la soberanía española y al mismo tiempo se concedían a Alemania ventajas comerciales en ellos.

Con este motivo España envió al cañonero aviso *Marqués del Duero* al mando del teniente de navío de primera clase don José Cano-Manuel Luque a tomar posesión de los archipiélagos de Carolinas y Palaos, acto que tuvo lugar el 29 de abril de 1886, como queda consignado en la hoja de servicios de dicho oficial:

«El día 11 de febrero, terminada la comisión que para el grupo de las Palaos le había sido conferida, salió para la isla de Yap fundeando el día 13 en Puerto Tomil. El día 29 de abril tuvo la honra de arbolar sobre la isla de Yap la Bandera Española, tomando solemne posesión de los archipiélagos de Carolinas y Palaos en nombre y como representante de S. M. la Reina Regente de España.»

Las Carolinas fueron vendidas a Alemania en 1899.

Don José Cano-Manuel Luque falleció con el empleo de vicealmirante en Cádiz el 9 de septiembre de 1925.

E. C. C.-M.

24.433.—Apodo



Dragón marino, fue éste el sobrenombre con que en Galicia era conocido sir Francis Drake, de cuya «nefasta» fama también nuestro *Fénix de los Ingenios*, Félix Lópe de Vega y Carpio, recordó en su *Dragoneta*.

Fue Galicia la que sufrió durante algún tiempo sus ataques depredadores desde Bayona, Vigo, La Coruña, logrando, al fin, los heroicos gallegos, con el empleo de su estrategia del «pueblo en armas» ahuyentarlo, siendo esto el preludio de su ocaso.

L. F. F.

24.434.—Terrible bajante



El doctor don José Antonio Wilde, hijo del médico británico don Santiago Wilde —emigrante, en los albores del siglo XIX, desde Inglaterra a Buenos Aires y fundador de la familia argentina de ese apellido, que ha dado muchos personajes ilustres a su país, como generales, escritores, doctores, etc.—, fue un excelente profesor que, además de varios libros de su especialidad, escribió un delicioso libro, en los años 80 del pasado siglo, en el que con gran amenidad describe la vida social y sucedidos del Buenos Aires que él conoció, coincidente con los primeros tiempos de independencia de la gran nación suramericana.

En «Buenos Aires desde setenta años atrás», que así se titula la obra que mencionamos anteriormente, nos habla, entre otras muchas cosas, de las notables variaciones de las mareas que se producen, esporádicamente, en el Río de la Plata y, como consecuencia, en el puerto de la capital argentina al que, según el autor, pocas mejoras se habían hecho, en aquellos tiempos, a partir de las grandes condiciones con que lo había dotado la naturaleza.

Así, nos relata una terrible bajante, ocurrida en el año 1828, que dejó en seco a la escuadra brasileña y a la célebre fragata del no menos famoso almirante Brown, héroe marítimo de la independencia del virreinato, que, al quedar tumbada, la subsiguiente creciente la cubrió de agua y se perdió. Por el contrario, una creciente acaecida en agosto de 1820, acompañada de un temporal de tres días de duración, destruyó más de 40 buques mercantes y varios edificios del puerto.

En julio de 1810, en pleno forjecejo por la independencia, la fragata española *Mercurio* se encontraba bloqueando el puerto. Se desató un fuerte pampero, con vientos continuados y en aumento durante las primeras 48 horas, que degeneró en un verdadero huracán. La bajante fue tan grande que los tripulantes de los buques que se encontraban en la rada exterior, una vez amainó el viento, iban andando al puerto. El buque español quedó en seco, lo que destapó, aún más, las ansias guerreras de los sublevados, que se dispusieron a atacarlo con infantería y artillería, pero no tuvieron éxito debido a la demora producida por las órdenes y contraórdenes de los jefes rebeldes. Al tercer día se había llenado el río, la *Mercurio* estaba a flote y la ocasión se había perdido para siempre..., pues ya se sabe que la suerte, contrariamente al cartero, casi nunca llama dos veces.

R. A. M.

24.435.—De los Bazán



En el palacio del Viso, empezado en 1583 por «el Bergamasco» para don Álvaro de Bazán, el primer marqués de Santa Cruz, en un rellano de su escalera principal (tramo de la izquierda del edificio) apare-

ce la estatua de su padre, otro don Álvaro, llamado «el Viejo» para distinguirlo del marqués que llevaba el mismo nombre y que se le conocía con el apelativo de «el Mozo». La estatua de éste está en el rellano del tramo opuesto.

Ambos están en atuendo romano, como era frecuente presentar a los héroes en tiempo renacentista.

El «Viejo» cuya estatua presentamos fue almirante del emperador Carlos V, en aguas del Estrecho. Fue alcaide de la plaza de Gibraltar y guardador de las costas de Granada constantemente amenazadas por berberiscos y hasta por turcos en sus incursiones profundas. En el norte, en las costas de Galicia, ante la ría de Muros, derrotó a una escuadra francesa un día de Santiago, el de 1543. Parece que el Santo Patrón concedía su favor a los Bazán en el día en que se le da

especial culto pues también «el Mozo» hizo aquel día en Muros sus primeras armas y obtuvo victorias en días siguientes al de Santiago, teniendo en él los prolegómenos de la batalla. Tal ocurre en las dos campañas de las islas Terceras o Azores.

El palacio del Viso del Marqués, cedido por los marqueses de Santa Cruz (un simbólico alquiler), se yergue en la austera llanura manchega, bello y muy bien decorado por el Bergamasco y por sus hijos que le sucedieron en el empeño. Un palacio que según se dice hizo Bazán «por que pudo y por que quiso», expresión de cierta jactancia. El hecho es que el Marqués quiso descansar de su vida de guerra en sitio recóndito de su querida España en un ambiente muy diferente al de los recorridos en sus campañas. No falta en el palacio «del Mozo» el recuerdo de «el Viejo» su padre y su maestro en el guerrear. Están las estatuas de ambos frente a frente, mirándose en los siglos.

C. M.-V.



24.436.—Palomas mensajeras



Tomada esta noticia del cuaderno de abril de 1896, en su sección de *Noticias Varias*, transcrita de la revista «Navegación y Comercio», es la siguiente:

«Practicados los interesantes experimentos proyectados por el periódico *Le Petit Journal* para averiguar si sería posible utilizar las palomas mensajeras en las comunicaciones de un buque en alta mar con la costa, se da cuenta seguidamente del resultado de las pruebas.

Millares de palomas de distintas procedencias fueron embarcadas en un buque fletado exclusivamente con dicho objeto, llamado *La Manoubia*, y soltadas en alta mar á 500 km. del Croisic.

Las aves, en número de 5.000, no se resintieron ni lo más mínimo del viaje por mar, á pesar de que sólo un centenar de ellas habían visto el Océano antes de la prueba. Varios centenares volvieron á sus palomares, unas el mismo día y otras el siguiente del en que se verificó la suelta. Otras muchas palomas se perdieron en Inglaterra y en España; otras fue-

ron recogidas en el mar, y otras, por último, se detuvieron en las islas de Glenán, Gonat, Hoedie, etc., donde parecen hallarse á gusto é intentar establecerse definitivamente.

En resumen: resulta que una proporción suficiente de palomas es capaz de volver á sus palomares desde alta mar y á través de una distancia de 500 km., y esta posibilidad es la que interesaba demostrar como base del establecimiento de los útiles servicios de mensajerismo, que hoy no parece ya difícil de organizar.»

¿Serán hoy en día, año de gracia de 1996, de mucha utilidad el empleo de estas «inocentes mensajeras», o, como decía aquí: ¡*Ave que vuela, a la cazuela!*

J. F. G.

24.437.—Tambor



Dícese que este instrumento marcial es quizá el más antiguo y fue inventado por los españoles. Esta afirmación viene avalada por la historia que cuenta Mellado, autor de un diccionario enciclopédico, cuando dice: «uno de los pueblos celtíberos en guerra contra Roma, usó un tambor hecho con la piel de su jefe, muerto en la pelea, para excitar con su sonido la furia y la venganza en el combate». Por aquello de «despellejar al jefe» que es tan español, nadie puede poner en juda la paternidad del invento.

A. R. D.

24.438.—Navegante «enlatado»



La noticia la da el diario «Ya», en su número de 7 de marzo del año actual, al cual hago responsable de ella:

“Demostrar el ahorro de recursos naturales” un japonés llamado Kenichi Horie, se propone, a bordo “de una embarcación fabricada con latas de cerveza”, navegar desde las costas ecuatorianas hasta Japón, partiendo

para su “arriesgada aventura” el día 20 de marzo».

Veamos la explicación que da don Kenichi:

«Aunque esta travesía es también un reto personal, me sentiré satisfecho si al menos una persona mostrara interés en los problemas que tienen que ver con el uso efectivo de recursos naturales y la preservación del ambiente natural».

Pues bien, este japonés, nacido en Osaka el año 1938, manifiesta que «hará la travesía en una nave, de 9,5 metros de largo (o sea eslora) y 370 kilogramos de peso, que posee paneles solares a su alrededor, conectados a un generador de energía para su movimiento».

Digamos, para tranquilidad de nuestros lectores, que: «ésta será la séptima aventura a nivel mundial... después de su viaje de Tokio a San Francisco en un pequeño bote, tras una circunnavegación alrededor del mundo sin escalas y de su viaje de Hawai a Japón en un bote con paneles solares, entre otras».

A estas alturas, o sea cuando sea leída la noticia, ya nuestro gran navegante habrá realizado su proeza que, esperamos, haya sido un gran éxito.

J. F. G.

24.439.—Elogio



Fue cuando, siendo teniente general don Francisco de Borja y Borja, con motivo de la guerra contra la Convención francesa, que ya se conoce por la «Biografía Breve» de nuestro cuaderno de mayo pasado, derrotó a los barcos franceses, consiguiendo, entre otras cosas, devolverle al rey de Cerdeña, las islas de San Pedro y San Antioco. Con este motivo el citado monarca escribió a don Francisco de Borja la carta que aquí transcribimos:

«D. Francisco de Borja, Teniente General.
»Después de haber manifestado en una carta que hemos escrito al Rey Católico, nuestro muy amado sobrino, cuánto agradecemos el empeño que tomó, enviando sobre las costas de Cerdeña la escuadra de vuestro mando

para obligar á los franceses á que evacuasen las islas de San Pedro y San Antíoco, en donde se habían establecido. Nos tenemos á bien dejar de indicaros igualmente la particular complacencia que nos merecéis por el celo y actividad que habeis acreditado. llenando en esta empresa las intenciones del Rey vuestro amo. Las muestras que os damos con tanto gusto de nuestros sentimientos para con vos, no son el único objeto de esta carta; ved el segundo que vamos á declararos:

»En vista de que os manteneis cruzando sobre la costa de Poniente sin dejaros ver de Niza y Villafranca, como debíamos esperar, recelamos que no hayais tenido instrucciones ningunas sobre secundar las operaciones de nuestras tropas por aquella parte, y consiguientemente Nos hemos determinado á pedir al Rey Católico que os diere desde luego las órdenes necesarias á este objeto. Con la esperanza de que os lleguen, de que no podemos dudar, conociendo cuánto se interesa este Soberano en la causa común, y en las ventajas de la nuestra en particular, deseáramos que pudiérais extender el crucero hasta San Auspicio y Villafranca.

»La aparición allí de esa escuadra, asustaría á los enemigos con el temor de un desembarco; distraería indefectiblemente sus fuerzas, destinadas al ataque de nuestros puestos sobre el Saorgio, y facilitaría á nuestras tropas medios de adelantarse en el conado de Niza para arrojar á los franceses.

»Con el fin de que establezcáis vuestro crucero sobre aquella costa, de que resultaría la mayor utilidad á las operaciones que vamos á emprender, os enviamos al caballero de May, oficial de nuestra marina, que os presentará esta carta y os facilitará cuantas noticias podáis desear en el asunto.

»Nos persuadimos á que os prestaréis á las miras que os hemos manifestado, si no ocurriese algún obstáculo insuperable, con tanta mayor razón, cuanto es muy asequible, cruzando la escuadra hasta los parajes mencionados, lograr sus intentos de batir á la enemiga y de interceptar los convoyes destinados á los puertos de Francia.

»Esta condescendencia vuestra, que no podría desaprobár el Rey vuestro amo, os añadiría un nuevo derecho á nuestro reconocimiento y á la distinguidísima estimación

que hacemos de vuestra persona, y de que procuraremos daros seguras pruebas.

»Sobre todo, pedimos á Dios que os guarde. Turín, 28 de junio de 1793.—*Firma de la Real mano de S. M.*, VÍCTOR AMADEO.—*Firma del Secretario de Estado*, DE FLANTTE VILLE.—Al Teniente General D. Francisco de Borja.»

J. F. G.

24.440.—El escudo de los Pinzón



Los hermanos Yáñez Pinzón, en especial Vicente, fueron dos figuras

legendarias en la gesta de los descubrimientos españoles. Por caprichos del destino, alimentados muchas veces por las pasiones humanas, fundamentalmente la envidia, fueron preteridos con manifiesta injusticia, permaneciendo ignorados y postergados durante muchos, muchísimos años. Vicente Yáñez Pinzón, en 1495, comenzó a preparar una expedición descubridora, debidamente autorizada, que por fin se hizo a la mar en 1499 en busca de nuevas tierras, siendo el primer navegante que atravesó la línea equinoccial, pues no siguió la derrota de Colón. El 26 de enero del año de 1500 avistó un gran promontorio al que dio el nombre de Santa María de la Consolación, hoy cabo de San Agustín, en el actual Brasil y, seguidamente, una vez tomada posesión del vasto territorio en nombre de los Reyes de España descubrió la desembocadura del Amazonas. Esperaban encontrar en el hemisferio austral una estrella que, como la Polar en el septentrional, guiase sus rumbos. El no encontrarla fue motivo de desánimo en sus dotaciones, por lo que decidió regresar a Palos.

No pidió ni reclamó jamás privilegios, ni se aprovechó de las concesiones que le hicieron los Reyes Católicos como premio a sus proezas; pudiendo ser inmensamente rico, prefirió servir a su patria, España, renunciando a todo lucro personal. En definitiva, un hombre, un marino honrado sin tacha.

El emperador Carlos I concedió por Real Disposición, expedida en 1519 el escudo de armas de los Pinzón, que reza así:

«Nos hacemos merced y queremos que podáis traer y tener por vuestras armas tres carabelas al natural de la mar, ed de cada una dellas salga una mano mostrando la primera tierra que así hallaron e descubrieron, e por orla de dicho escudo, podáis traer unas áncoras y es nuestra merced que vosotros e vuestros hijos e descendientes lo halláis y tengáis por vuestras armas conocidas.»

J. L. T.

24.441.—Ragusa (Dubrocnik)-Barcelona



Tanta horas patrullando sus aguas, sin poderla visitar, avivaron nuestra

curiosidad sobre esta Ávila dálmata.

La Ragusa del final del medievo fue inteligente para permanecer independiente del turco, lo cual logró adelantándose a rendir pleitesía ante la Sublime Puerta y por ende se convirtió en puerto de enlace entre la Cristiandad y el Imperio Otomano.

Barcelona mantuvo un floreciente comercio con Ragusa, dice don Antonio Capmany y Montpalau (Madrid, 1779) en sus «Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona»:

«Desde la Morea (Peloponeso) baxaron los catalanes por la costa del Adriático á establecer sus factorías en Ragusa, en donde hallamos que en 1443 residía en calidad de Consul de los barceloneses un vecino de ella. Pero estos tenían... su comercio activo a las tierras de Hungría. Por el año 1382 una nave Anconitana (el puerto de Ancona está presidido por un notable arco de triunfo erigido en memoria del bético Trajano, emperador que dominó el Adriático), cargada de géneros por cuenta de comerciantes barceloneses, fué saqueada estando en el puerto de Ragusa por unos húngaros. Sobre esta violencia pasó allí un mensajero del Rey de Aragón á pedir la reparación de aquel exceso y como esta diligencia no produxese los efectos que se esperaban; los magistrados de Barcelona dirigieron una carta al Rey de Hungría recomendándole la causa y el factor de los referidos comerciantes».

En 1446 el Senado de Ragusa propone a Barcelona que los aranceles de los barcelone-

ses establecidos en la ciudad dálmata sean iguales a los de los raguseos residentes en Barcelona.

El último dato comercial apuntado por Capmany data de 1517, año en el cual el comerciante de la Ciudad Condal Juan Ferrer importó de Ragusa cuatro bombardas de bronce y tenía permiso concedido para traer cuatro más.

E. C.

24.442.—Algas saludables



Ahora que tanto se habla de ecología, contaminación y los corres-

pondientes peligros para la salud por ingerir productos contaminados, sean vegetales o animales (y gaseosos, el aire que respiramos) conviene recordar que no existe ninguna alga marina, que sepamos, que sea nociva, pues la mar no contiene en sí ningún vegetal venenoso. En las algas marinas todo es, pues, salud y bendición de vida.

J. L. T.

24.443.—Vieja foto



Con su uniforme, ahora de capitán general de la Armada, don José M.^º

Chacón y Pery, nos recuerda a aquel alférez de navío —él mismo— que en la pequeña isla de Patean, en Filipinas (heroico palenque de nuestros marinos de entonces), fue la salvación de la columna de desembarco de la corbeta *Santa Lucía*, mandada por el teniente de navío don Juan López de Mendoza, que en operación de castigo contra los piratas joloanos había caído en una emboscada al atacarlos en una cueva situada al fondo de una vaguada, cuyas alturas se llenaron de enemigos bien armados.

Salvó López de Mendoza a sus hombres, después de tener muchas bajas, retirándose al amparo de una posición de flanqueo que había dejado, junto con otra al flanco opuesto, mandada por el alférez de navío Chacón



que bravamente mantuvo su posición, también reciamente atacada, apoyando con sus fuegos a la columna en retirada que así salió de situación tan crítica.

Chacón por sus servicios y méritos alcanzó después el más alto grado de la Armada.

Para el que se detenga a pensar compone todo ello un épico poema. Y fue tan sólo uno de tantos de los escritos por nuestra Marina en aquellas remotas islas.

C. M.-V.

24.444.—Cáncamos y golpes de mar



La cultura marinera, aun dentro de los ámbitos esencialmente marítimos, se va diluyendo poco a poco, y ello debido a diversos factores influyentes de muy diversa clase. Por ejemplo, la expresión *cáncamo de mar*, que es la

ola grande que no rompe, se utiliza frecuentemente por los «entendidos» en lugar de *golpe de mar*, que es la ola grande rompiente, y el *chapulete*, que es la oleada corta y repetida que se origina en las playas más o menos pronunciados sus efectos.

J. L. T.

24.445.—Sumergible tipo «A»

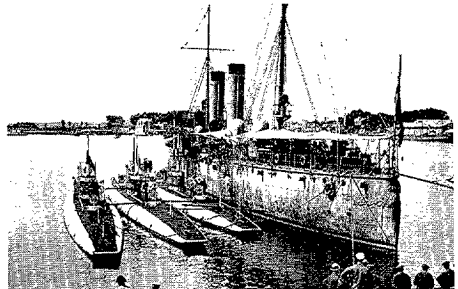


La preciosa postal del fotógrafo H. Vallvé, está tomada posiblemente en La Spezia, en los primeros días de agosto de 1917, previos a la salida para Tarragona, con escala en Génova, de los tres primeros Tipo «A», que fueron los tres últimos «F» (22,23 y 24) construidos en los Astilleros Fiat-San Giorgio de La Spezia para la Marina italiana, y que por las excelentes gestiones desarrolladas por el ministro almirante don Augusto Miranda nos fueron transferidos en plena primera guerra mundial.

Era jefe de la escuadrilla y comandante del A-1 el capitán de corbeta don Mateo García de los Reyes; del A-2 el teniente de navío don José Cantillo, y del A-3, el del mismo empleo, don Eduardo García Ramírez.

El crucero *Extremadura* escoltó y apoyó a los sumergibles en su viaje, como ya lo había hecho con el *Isaac Peral*, desde Las Palmas a Cartagena, a su llegada de los Estados Unidos. Lo mandaba el capitán de fragata don Nicasio Pita y Estrada.

A la llegada a Tarragona de la flotilla recibió con toda solemnidad la visita del ministro de Marina, conalmirante Flórez,



que salió a la mar en el A-1, navegando en inmersión a cota periscópica (nueve metros) e incluso bajando hasta «el abismo» de los 40 metros. El ministro, según relata Ramírez Gabarrús, se admiró de un curioso aparato que permitía a los comandantes comunicarse bajo el agua.

La nitidez y buen estado de conservación de la postal hace recordar aquel dicho de un médico de la Armada: «La fotografía es un invento que nació perfecto».

J. B. N.

Por DOBLAN

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

MARINOGRAMA NÚMERO 329

Por DOBLAN

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

DEFINICIONES

Palabras

A.— Situación del que, en previsión de un ataque, sólo trata de defenderse.	95	53	58	98	72	65	70	91	40
B.— Varenga en forma de horquilla, que se coloca en la parte de proa.	37	84	41	30	94				
C.— Marina: cabo delgado que sirve para entrañar y forrar otros más gruesos.	29	36	89	56	78	63			
D.— Pez marino acantopterigio, de color más o menos rojo y de carne muy apreciada.	47	11	86	49	12	5	43	61	25
E.— Arq. Nav.: Coloque las vagras sobre las cuerdas.	46	9	23	90	99	81	28		
F.— Caliente la caldera con mucha actividad.	82	42	34	88	31				

DEFINICIONES

Palabras

G.— Zool.: Clase de anélidos, casi todos marinos, de cuerpo más o menos alargado	93	71	35	19	1	83	4	6	13	69
H.— Met.: Meteoro constituido por una precipitación acuosa líquida provocada por la condensación del vapor de agua que forman las nubes	91	26	2	33	3	80				
I.— Const. Nav.: Cámara abierta en los yates menores y medianos, donde va la caña o rueda del timón	79	22	12	7	38	87				
J.— Man.: Navegar por un río o canal con las velas al filo del viento, aprovechando la corriente a favor.	14	55	17	62	8	100	77			
K.— Ant.: Oficial de mar que en las embarcaciones de vela mandaba la maniobra, así como el piloto la navegación.	76	64	18	67	20	96	51	66		
L.— Man.: Colocar un buque muy cerca de otro, o de un muelle, de modo que su costado les toque o casi llegue a tocarlos	76	64	45	85	59	73	60			
M.— Arq. Nav.: Pieza, la más saliente de la proa del buque	16	39	52	68						
N.— Zool.: Cefalópodos dibranquios del orden octópodos. Cuerpo globoso, de superficie rugosa.	44	24	21	74	75					
Ñ.— Arq. Nav.: Sujete unas a otras o entre sí las distintas piezas de que se compone un buque	32	50	10	48	57					
O.— Vigésima segunda bandera del Código Internacional de Señales que izada aisladamente significa «Necesito auxilio».	27									

NOTICARIO



MARINAS MILITARES

NACIONAL

Actividades con Marinas extranjeras

Ejercicio EOLO (25 de abril-5 de mayo).—Ejercicio trilateral España/Francia/Italia, de carácter anual, dirigido sucesivamente por cada uno de los tres países, tocando el turno para 1996 a Italia. Este año su objetivo fue el adiestramiento en la conducción de operaciones conjuntas, teniendo como objetivo particular la realización de operaciones de «Peacekeeping» y de ayuda humanitaria. El ejercicio comprendió operaciones terrestres, navales, aéreas, anfibas y aero-transportadas, y se desarrolló en aguas del Mediterráneo occidental, Cerdeña y Toscana. Fue seguido de una fase CPX, del 6 al 10 de mayo.

Participación naval:

- España: portaaviones *Príncipe de Asturias*; fragatas *Canarias* y *Navarra*; corbetas *Descubierta*, *Cazadora* y *Vencedora*; transporte de ataque *Castilla*; submarino *Tramontana*; Fuerza de Desembarco del Tercio de Armada.
- Italia: portaaviones *G. Garibaldi*; fragatas *Aliseo* y *Scirocco*; corbeta *Chimera*; submarino *Da Vinci*; LPD *San Giorgio*, y AOR *Vesuvio*.
- Francia: destructores *Duquesne* y *Suffren*; fragatas *Commandant Biret* y *Commandant Bouan*; AO *Marne*; LPD *Foudre*, y submarino *Emeraude*.

Una vez finalizado el ejercicio, el *Príncipe de Asturias*, *Descubierta*, *Cazadora* y *Vencedora* efectuaron una escala en La Spezia, del 4 al 6 de mayo,

para asistir a la Conferencia Post-Ejercicio. La fragata *Canarias* se dirigió a Cartagena para efectuar pruebas en el Polígono de Medidas Acústicas. La *Navarra* continuó integrada en EUROMARFOR, participando en la 3.ª fase de la activación de esta agrupación hasta el 10 de mayo. *Castilla* y *Tramontana* emprendieron regreso a sus bases respectivas.



PASSEX SP/NL (29 de abril-1-2 de mayo).—Se efectuó con una agrupación holandesa que se encontraba efectuando un período de adiestramiento en aguas próximas a Portugal y España, incluyendo visitas a los puertos de Cádiz y Lisboa. La agrupación estaba compuesta por las fragatas *Pieter Florisz*, *Jan Van Brakel*, *Tromp* y *Jacob Van Heemskerck*, el buque logístico *Amsterdam* y el submarino *Bruinvis*. El día 29 efectuaron un ejercicio de defensa aérea (ADEX) con dos aviones *Harrier* de la Flotilla de Aeronaves. Los días 3 y 4 de mayo el submarino *Marsopa*, que se encontraba colaborando en la CALOPCO de la *Reina Sofía* y *Andalucía*, efectuó ejercicios CASEX en el golfo de Cádiz.



Ejercicio MINEX I/96 (9-17 de mayo).—Ejercicio bilateral SP/US, INVI-TEX de guerra de minas, que se desarrolló en aguas de Baleares y Tarragona, dirigido por el comandante de la Flotilla de Medidas Contra Minas (COMTE-MECOM). Tiene como objetivo el adiestramiento de unidades MCM para mejorar el nivel de alistamiento operativo y la cooperación multinacional.

En esta edición, el ejercicio estuvo integrado dentro del ejercicio conjunto combinado Hispano-Americano «Matador».

El ejercicio MINEX se divide en cuatro fases: la primera de minado, que fue efectuada por medios aéreos. Durante la segunda, la fase táctica, se efectuaron operaciones de caza de minas, así como la conducción de un convoy, materializado por el *USS Lasalle*, durante su entrada y salida de la bahía de Palma. La tercera fase consistió en la recuperación de aquellas minas que no fueron localizadas en la fase anterior. En la cuarta fase se llevaron a cabo operaciones de *Lead-Trough* de un convoy (compuesto por buques americanos) durante su entrada en el puerto de Tarragona.

La participación fue la siguiente:

- España: cazaminas *Guadalmedina*, *Guadiana* y *Guadalete*; dragaminas *Júcar*, *Miño*, *Sil*, *Odiel* y *Tajo*, y buque de salvamento *Poseidón*.
- Italia: cazaminas *Alghero* y *Viareggio*.
- Estados Unidos: buque de salvamento *Grasp*.

Ejercicio LISA AZUL I/96 (16-25 de mayo).—El «Lisa Azul» es un ejercicio bilateral SP/US para unidades de operaciones especiales que se celebra dos veces al año. En esta edición el ejercicio se encuentra integrado, junto con el MINEX I/96, dentro del ejercicio «Matador». Se desarrolló en aguas próximas a Cartagena y Mazarrón. El ejercicio tuvo cuatro fases: despliegue, *cross-training*, fase táctica y repliegue.

La participación fue la siguiente:

- España: Unidad de Buceadores de Combate, submarino *Marsopa* y helicópteros de la 5.ª Escuadrilla de la Flotilla de Aeronaves.
- Estados Unidos: submarinos *Mendel Rivers*, Seal Team MK-V.



Ejercicio SWORDFISH.—El SWORDFISH es un ejercicio tipo INVITEX organizado por la Marina portuguesa, que se desarrolla a lo largo de la costa atlántica de Portugal. Su objetivo es adiestrar a las unidades participantes para mejorar su alistamiento y asegurar su interoperabilidad para hacer frente a una crisis de baja intensidad o a un conflicto limitado.

El ejercicio se divide en dos fases:

- Fase I. *WorkUp*: comprende un programa de ejercicios seriados de complejidad creciente, con énfasis en los de tiro, guerra antiaérea, anti-submarina, antisuperficie y operaciones de abordaje. Durante esta fase los participantes se dividieron en dos grupos que se adiestraron separadamente.
- Fase II. Fase Táctica: dedicada a ejercitar operaciones de control del embargo y la protección de unidades vitales durante su tránsito por costas hostiles, en un ambiente multiamenaza.

Participantes:

- Portugal: fragatas *Corte Real*, *Alvares Cabral*, *Joao Roby* y *Oliveira e Carmo*; AOR *Berrio*; submarinos *Albacora* y *Delfim*.
- Holanda: fragatas *Tromp*, *Hacob Van Heemskerck*, *Witte de With* y *Jan Van Brakel*; AOR *Amsterdam*; submarino *Bruinvis*.
- España: corbeta *Infanta Cristina*; submarino *Delfín*.
- Italia: fragata *Grecale*.
- Francia: fragata *D'Estienne D'Orves*.
- Reino Unido: fragata *Lancaster*.
- Estados Unidos: fragata *Samuel L. Roberts*.

La *Infanta Cristina* salió a la mar el 12 de mayo y efectuó escala en Lisboa del 14 al 16, para asistir el día 15 a la *Pre-Sail Conference*. El *Delfín* salió de Cartagena el día 12, y efectuó escala en Lisboa el día 15. Ambas unidades, al finalizar el ejercicio, regresaron a su base en Cartagena, donde entraron el día 26 la *Infanta Cristina* y el 29 de mayo el *Delfín*.



PASSEX SP/SNFL (18-19 de mayo).—El submarino *Siroco* efectuó un PASSEX con las unidades de STANAVFORLANT, en tránsito al Atlántico tras finalizar su participación en la Operación SHARP GUARD.

J. Y. G.

Adiestramiento

«*Reina Sofía*» y «*Andalucía*» (15 de abril-17 de mayo).—CALOPCO en Rota. Del 27 de abril al 5 de mayo efectuaron ejercicios en puerto y en la mar, preferentemente ASW, contando con la colaboración del submarino *Marsopa* (hasta el 8 de mayo), el buque de apoyo logístico *Patiño* (10-14 de mayo), el patrullero *Vigía* y el remolcador *La Graña*.



«*Narval*» (29 de abril-17 de mayo).—CALOPCO en Cartagena. Durante esta semana (6-10 de mayo) efectuó ejercicios de adiestramiento operativo, incluyendo ejercicios tipo CASEX y embarque de equipos de operaciones especiales. Contó con la colaboración de las corbetas *Vencedora* y *Descubierta* (13-17 de mayo), helicópteros de la 5.ª Escuadrilla, el remolcador *Cartagena* (14-15 de mayo), el patrullero *Ordóñez* (13-14 de mayo) y un avión de patrulla marítima del Grupo 22 del Ejército del Aire el 15 de mayo.



«*Marola*» (3-9 de mayo).—CALOPCO en Ferrol, con salidas a la mar los días 3, 6, 7, 8 y 9. Contó con la colaboración del patrullero *Bergantín* (3 de mayo) y del remolcador *Mahón* (6 y 8 de mayo).



«*Marinero Jarano*» (6-9 de mayo).—Adiestramiento propio.

«*Deva*» (6-17 de mayo).—CALOPCO en Cartagena.



Ejercicio de lanzamiento de misiles (20-24 de mayo).—En este ejercicio, continuación del celebrado en el mes de marzo, participaron las fragatas *Andalucía* y *Navarra*, y las corbetas *Cazadora* e *Infanta Elena*, que no participaron en la ocasión anterior. El ejercicio se desarrolló en el golfo de Cádiz, con ejercicios previos de seguimiento (ADEX) y la colaboración de los patrulleros *Cándido Pérez*, *Acevedo* y *Dragonera*, y del remolcador *Mar Caribe*.



Adiestramiento conjunto patrulleros Zona Marítima de Canarias (21-22 de mayo).—Participaron los patrulleros *Centinela*, *Grosa* y *Tagomago*, el remolcador *Las Palmas* y la unidad de buceo de la Zona Marítima efectuaron ejercicios de salida por canal dragada, tiro (ARMEX), comunicaciones (NAV-COMEX) y de tipo diverso (MISCEX).



«*Toralla*» (20-31 de mayo).—CALOPCO en Cartagena. Contó con la colaboración del patrullero *Formentor* (28 y 29 de mayo).



Adiestramiento 2.ª Escuadrilla MCM (20-24 de mayo).—Participaron los dragaminas *Ebro*, *Genil* y *Duero*, que efectuaron ejercicios MCM, de tiro y marineros en las proximidades de Santa Pola.



«*Tajo*» (28-29 de mayo).—Adiestramiento individual Pre-CALOPCO.

Comisiones y colaboraciones

LXVII Crucero de instrucción del buque escuela «Juan Sebastián de Elcano» (7 de enero al 14 de julio).—El *Juan Sebastián de Elcano* efectuó su tercera travesía del Atlántico, haciendo escala en Fortaleza (Brasil), del 10 al 15 de mayo. La siguiente escala fue en Puerto España (Trinidad y Tobago), del 29 de mayo al 2 de junio.

Campaña 95-96 BIO «Hespérides» (4 de octubre 95-31 de mayo 96).—El *Hespérides* efectuó en el golfo de California los trabajos previstos para la segunda fase del Proyecto Daño Beitia (Campaña «Cortés-96»), que finalizó el 2 de mayo, tras un fondeo en Puerto Vallarta, donde desembarcó el personal científico participante en la campaña. A continuación inició tránsito de regreso a España, dirigiéndose en primer lugar a cruzar el canal de Panamá, fondeando en Balboa el 9 de mayo, y entrando en Cartagena de Indias el día 11, para salir el 14 de mayo dirigiéndose a su base de Cartagena, donde entró el 31 de mayo, dando por finalizada la Campaña 95-96.



Colaboración con la Escuela Naval Militar (6-10 de mayo).—Los patrulleros *Serviola* y *Atalaya* efectuaron salidas a la mar para efectuar ejercicios de tiro de superficie para adiestramiento de los alumnos de la Escuela Naval Militar. El día 7 efectuaron una salida para bautismo del mar de alumnos de colegios de educación especial de Villagarcía y Zamora.



«Ferrol» (4 de mayo).—Transporte de personal docente, alumnos y material del Departamento de Biología Marina de la Universidad de La Laguna, entre Santa Cruz de Tenerife y Alegranza.



«Numancia» (18 de abril-20 de mayo).—Pruebas en puerto y en la mar del sistema de armas DORNA.



«Tagomago» (15 de mayo).—Embarcó a personal de la Facultad de Ciencias del Mar de la Universidad de Las Palmas, que realizaron un estudio sobre las corrientes del sur de la isla de Gran Canaria.



Entrega de la bandera de combate del patrullero «Chilreu» (19 de mayo).—Se efectuó en Burela, y contó con la asistencia, además del *Chilreu*, de los patrulleros *Atalaya* y *Bergantín*. Los patrulleros hicieron escala en Burela del 17 al 20 de mayo, y el día 20 salieron a la mar para efectuar bautismo del mar de colegiales de la localidad.

Regata «Ermenegildo Zegna» (17-19 de mayo).—El patrullero *Espalmador* colaboró efectuando vigilancia de zona.



«A-06» (21-23 de mayo).—Colaboró, junto con embarcaciones del Grupo Naval de Playa, en el cruce del río Guadalquivir por Hermandades Rocieras.



«Navarra» (26 de mayo-1 de junio).—Salió de Rota el 26 de mayo. Efectuó tránsito a Vigo, donde llegó el 27 de mayo. Realizó colaboración con la ETEA el día 27 de mayo. Se trasladó posteriormente a Ferrol, con objeto de recibir la bandera de combate ofrecida por el gobierno de la Comunidad Foral de Navarra el día 1 de junio.



«Ordóñez» (27 de mayo-3 de junio).—Efectuó tránsito Cartagena-Palma de Mallorca para presencia naval y vigilancia marítima en aguas mallorquinas. Regresó a Cartagena una vez finalizada la comisión.



«Centinela» (25-30 de mayo).—Efectuó vigilancia marítima en aguas canarias. Realizó transporte Santa Cruz de Tenerife-Puerto Rosario de personal y material. Además, efectuó salida a la mar de escolares de las islas de Fuerteventura y Lanzarote.



«Las Palmas» (23 de mayo-4 de junio).—Efectuó vigilancia marítima en aguas canarias. Realizó colaboración con la Facultad de Geología de la Universidad de Barcelona. Además, efectuó salida a la mar de escolares de las islas de La Palma, Gomera y Hierro.



Colaboración con la EARMA (30 de abril y 2 de mayo).—Se efectuó el día 30 por el cazaminas *Guadalquivir* y el 2 de mayo por el submarino *Tonina* y la fragata *Asturias*, para adiestramiento de alumnos.

Colaboraciones con el Ejército de Tierra

«*Mar Caribe*» (6-7 de mayo).—Actuó como buque remolcador de blanco durante un ejercicio de tiro del RACTA-5.



«*La Graña*» (9-10 de mayo).—Actuó como buque remolcador de blanco durante un ejercicio de tiro del RACTA-4.



Ejercicio MACHETE (2-6 de mayo).—Ejercicio para unidades de operación especiales, en el que participaron la Unidad de Buceadores de Combate y el Grupo de Operaciones Especiales núm. III del Ejército de Tierra. Se efectuaron operaciones de exfiltración/infiltración en proximidades de Cartagena y Torrevieja. Colaboró el patrullero *Javier Quiroga*.



«*Aragón*» (16-28 de mayo).—Efectuó el quinto transporte de carros «Leopard», procedentes del ejército alemán con destino al Ejército de Tierra. El buque salió de Rota el día 16 y efectuó escala en Wilhemshaven, donde se efectuó la carga del 21 al 23. Regresó a Rota el día 28.



«*Contramaestre Casado*» (9-22 de mayo).—Transporte de material diverso con escalas en Ibiza, Mahón, Palma de Mallorca, Valencia y Cartagena.



«*Condestable Zaragoza*» (15-18 de mayo).—Aguada y suministro de combustible y material diverso a los peñones de Vélez y Alhucemas.



«*Mar Caribe*» (13-14 de mayo).—Actuó como buque remolcador de blanco durante un ejercicio de tiro del GACTA CEUTA.

Colaboraciones con el Ejército del Aire

«*Medas*» (29 de abril).—Efectuó un EJEDAN «QUEBEC» con el 462 Escuadrón del Mando Aéreo de Canarias.



«*Tagomago*» (16 de mayo).—Realizó un ejercicio de evacuación SAR con un helicóptero del 802 Escuadrón del Mando Aéreo de Canarias.



«*Ferrol*» (7 y 8 de mayo).—Efectuó un EJEDAN «OSCAR» con el 462 Escuadrón (7 de mayo) y un EJEDAN «WHISKEY» (8 de mayo) con el 802 Escuadrón, ambos del Mando Aéreo de Canarias.



«*Ordóñez*» (13 de mayo).—Actuó como buque remolcador blanco SAR durante un ejercicio de tiro de las Alas 11 y 14 del Ejército del Aire.



«*Contramaestre Casado*» (9-22 de mayo).—Transporte de material diverso, con escalas en Ibiza, Mahón, Palma de Mallorca, Valencia y Cartagena.



«*Vigía*» (23 de mayo).—Colaboró con un ejercicio de adiestramiento en el Estrecho del RACTA-5.



«*Acevedo*» (20 de mayo).—Colaboró con un ejercicio de adiestramiento del RACTA-5 en el golfo de Cádiz.

J. Y. G.

Operación SHARP GUARD

Unidades participantes en la operación:

- STANAVFORMED: destructor *Nottingham* (Reino Unido), fragatas *Karel Doorman* (Holanda), *Thrace* (Grecia), *Victoria* (España), *Libeccio* (Italia), *Trakya* (Turquía) y *Emden* (Alemania).
- STANAVFORLANT: fragatas *Campbeltown* (Reino Unido); *Abraham Van den Hulst* (Holanda), *Halifax* (Canadá), *Lübeck* (Alemania), *Niels Juel* (Dinamarca) y *MacInerney* (Estados Unidos).

El día 15 de mayo las unidades de STANAVFORLANT abandonaron la Operación SHARP GUARD, aunque permaneciendo alistadas para reanudar las operaciones en un plazo máximo de 15 días, caso de ser necesario.

- WEUCONMARFOR: fragatas *Baleares* (España); *Lupo* (Italia), destructor *Jean Bart* y fragata *Premier Maître L'Her* (Francia).

Actividades de nuestras unidades

«*Victoria*».—Participó en el adiestramiento «Mid Op 5/96», que se desarrolló entre el 24 de abril y el 10 de mayo en el Mediterráneo central y oriental. Efectuó escala en Corfú al finalizar el adiestramiento, a continuación patrulló en la zona de Otranto y escala en Brindisi del 20 al 24, y de nuevo patrulla en Otranto como buque insignia del CTG 440.02 (COMSTANAVFORMED).



«*Asturias*».—Patrulló en la zona de Otranto. Efectuó escala en Bari el 14 de mayo para dar comienzo el adiestramiento «Mid Op 6/96» integrada en la TG 440.08, bajo el mando de WEUCONMARFOR, junto con *La Fayette* y *Lupo*. El adiestramiento se realizó en aguas del Mediterráneo occidental del 14 de mayo al 4 de junio. Las unidades hicieron escala en Tolón del 17 al 21 de mayo y en Palma (*Asturias* y *Lupo*) del 24 al 27.



«*Baleares*».—Salió de Nápoles el día 6, tras el relevo con la *Asturias*, para iniciar tránsito de regreso a su base de Ferrol, donde entró el 10 de mayo. Durante el tránsito efectuó escalas intermedias en Mahón el día 7 y en Rota el 9 de mayo.

«*Marqués de la Ensenada*».—Se incorporó a la TF 440, en apoyo a las unidades participantes en la Operación SHARP GUARD, del 14 de mayo al 1 de junio. El buque salió de Rota para entrar en Cagliari el día 12. Permaneció en este puerto hasta el 14, cuando comenzó las operaciones en zona.



«*Pizarro*» (12-26 de mayo).—Transporte de las unidades implicadas en la primera fase del relevo de la brigada española asignada a las IFOR (SPABRI). El *Pizarro* salió de Valencia el 15 de mayo y entró en el puerto croata de Ploce el 19 de mayo. Una vez finalizadas las operaciones de carga y descarga, emprendió tránsito de regreso a Valencia, donde llegó el 25.

La segunda fase del relevo, en el que participó un batallón de Infantería de Marina, se llevó a cabo a principios del mes de julio.

En el cuadro anexo se puede observar el resumen de la participación de la Armada, desde el comienzo de las operaciones en el mar Adriático.

J. Y. G.



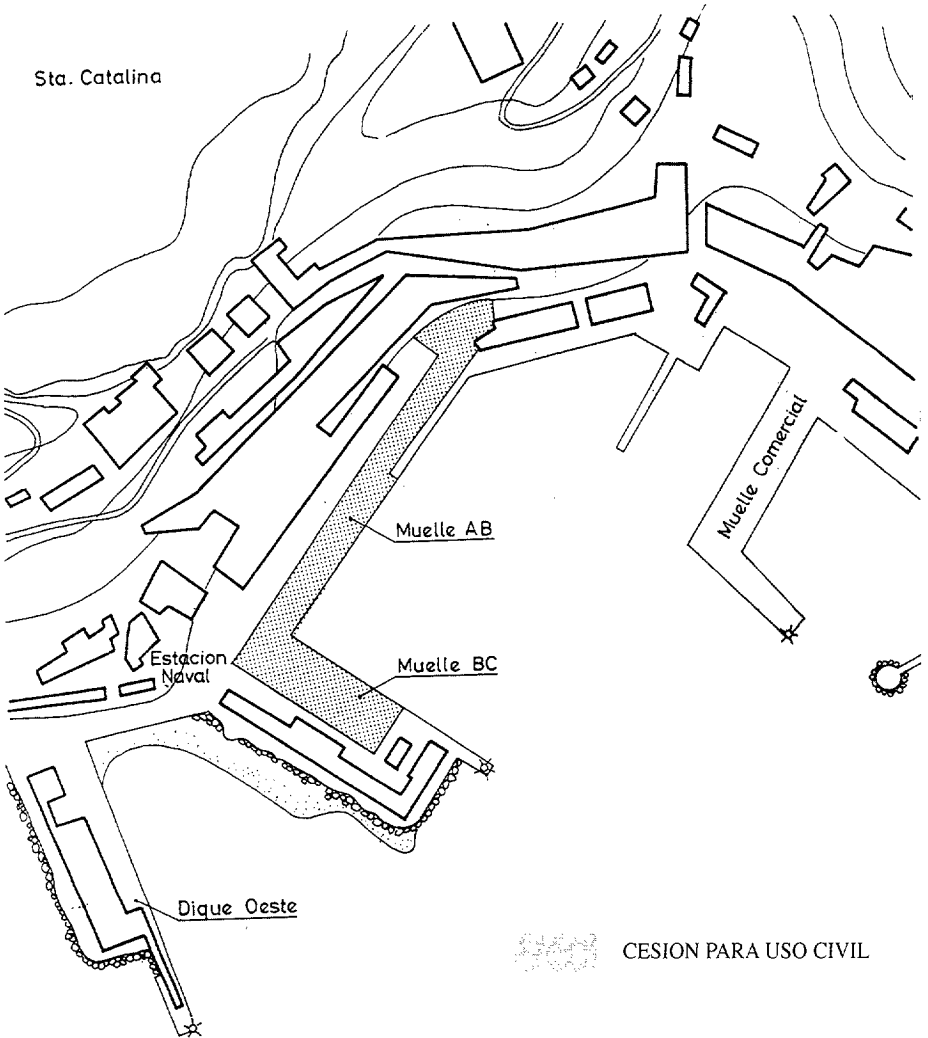
Resultados del control del embargo a países de la antigua Yugoslavia

Buques	Operación	Agrupación	Comienzo operación	Fin operación	Buques interrogados	Buques desviados	Buques visitados
<i>Andalucía</i>	SHARP VIGILANCE/FENCE	WEUCONMARFOR	04/10/92	12/01/93	642	12	31
<i>Andalucía</i>	MARITIME GUARD	STANAVFORMED	17/05/93	18/06/93	43		3
<i>Andalucía</i>	SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	20/06/94	19/10/94	52	1	3
<i>Andalucía</i>	SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	05/11/95	05/02/96	135	3	10
<i>Aragón</i>	ALFA BRAVO	ALFA BRAVO	08/01/93	22/01/93			
<i>Aragón</i>	TRANSPORTE IFOR	ALFA BRAVO	03/02/96	17/02/96			
<i>Asturias</i>	SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	26/07/93	19/11/93	244	8	16
<i>Asturias</i>	SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	21/01/95	09/05/95	206	16	23
<i>Asturias</i>	SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	05/05/96	15/06/96	12	1	3
<i>Baleares</i>	MARITIME MONITOR	STANAVFORMED	16/07/92	21/07/92			
<i>Baleares</i>	SHARP FENCE/SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	01/04/93	20/07/93	747	10	89
<i>Baleares</i>	SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	20/10/94	20/01/95	46	1	3
<i>Baleares</i>	SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	05/02/96	05/05/96	134	2	32
<i>Castilla</i>	ALFA BRAVO	ALFA BRAVO	23/10/92	01/11/92			
<i>Castilla</i>	ALFA BRAVO	ALFA BRAVO	04/11/92	18/11/92			
<i>Castilla</i>	ALFA BRAVO	ALFA BRAVO	14/04/93	29/04/93			
<i>Castilla</i>	ALFA BRAVO	ALFA BRAVO	17/09/93	01/10/93			
<i>Cataluña</i>	MARITIME GUARD	STANAVFORMED	12/01/93	01/04/93	748	15	24
<i>Cataluña</i>	SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	05/03/94	20/06/94	9		1
<i>Cataluña</i>	ALFA BRAVO	TG 81.01	10/12/94	21/12/94			
<i>Cataluña</i>	SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	09/05/95	05/08/95	222	2	18
<i>Extremadura</i>	SHARP VIGILANCE	WEUCONMARFOR	25/07/92	24/09/92	149		
<i>Extremadura</i>	SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	20/11/93	05/03/94	25	1	
<i>Extremadura</i>	SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	06/08/95	05/11/95	102	2	6
<i>Hernán Cortés</i>	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>Hernán Cortés</i>	TRANSPORTE IFOR	ALFA BRAVO	03/02/96	17/02/96			
<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>Marqués de la Ensenada</i>	SHARP GUARD	TF-440	14/05/96	01/06/96			
<i>Martín Álvarez</i>	ALFA BRAVO	ALFA BRAVO	31/05/93	16/06/93			
<i>Mistral</i>	SHARP GUARD	Submarinos	24/11/95	15/12/95			
<i>Navarra</i>	SHARP GUARD	STANAVFORMED	05/12/95	05/03/96	65	8	23
<i>Namancia</i>	SHARP GUARD	STANAVFORLANT	27/08/93	06/10/93	1		2
<i>Namancia</i>	SHARP GUARD	STANAVFORMED	04/06/94	20/09/94	676	5	28
<i>Namancia</i>	SHARP GUARD	STANAVFORMED	06/08/95	05/12/95	223	6	17
<i>Pizarro</i>	TRANSPORTE IFOR	ALFA BRAVO	14/05/96	26/05/96			
<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>Sinco</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			
<i>Victoria</i>	SHARP GUARD	STANAVFORMED	05/03/96	15/06/96	179	5	43
Suma total:					5.393	117	470

Estación Naval de Sóller.—Por O. M. 76/1996, de 26 de abril (BOD número 8), se adscriben a la autoridad portuaria de Baleares determinadas instalaciones de la Estación Naval de Sóller.

El propósito de esta decisión del Ministerio de Defensa es, dentro de la cooperación con otros órganos de la Administración Pública, posibilitar que parte de las instalaciones y terrenos de la Estación Naval se adscriban a la autoridad portuaria de Baleares para soporte del servicio portuario, sin que esto signifique pérdida de su interés para la Defensa Nacional.



Los terrenos e instalaciones que se ceden podrán recuperarse en cualquier momento, por necesidades de la Defensa Nacional, sin más trámite que la notificación con la máxima antelación posible.

La cesión permitirá el establecer, por Trasmediterránea, una línea entre Barcelona y Sóller, en sustitución de la actual del «fast-ferry» entre Tarragona y Palma, lo que unido a la finalización del túnel de la carretera Sóller-Palma permitirá disminuir en tiempo el trayecto Barcelona-Palma y lograr un medio de comunicación mixto marítimo-terrestre competitivo con las líneas aéreas. El servicio marítimo se cubrirá con uno de los transbordadores rápidos construidos en la Empresa Nacional «Bazán» de San Fernando, que son capaces de mantener una velocidad de crucero de 35 nudos.

A. P. P.

Entrega de la Bandera de Combate a la fragata «Navarra».—El día uno de junio se celebró en Ferrol la entrega de la Bandera de Combate a la fragata *Navarra*. El acto fue presidido por el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, don Juan José Romero Caramelo; el presidente de la Comunidad Foral de Navarra y el presidente de la Junta de Galicia. Asistieron numerosas autoridades civiles y militares y público invitado.

La Bandera fue ofrecida por la Comunidad Foral de Navarra a través de su madrina doña Teresa Arcos, esposa del presidente de la Comunidad Navarra, don Javier Otano. Antes de la entrega de la Bandera al comandante de la fragata, capitán de fragata don José M.^o Treviño Ruiz, la madrina agradeció la existencia de un buque de la Armada con el nombre de Navarra y deseó que la Bandera no salga nunca del puesto de honor en su interior.

A. P. P.

Entrega de la Bandera de Combate al «Chilreu».—El día 19 de mayo se celebró en Burela la entrega de la Bandera de Combate al patrullero *Chilreu*. El acto fue presidido por el almirante jefe de la Zona Marítima del Cantábrico, don Gabriel Portal Antón.

La Bandera fue ofrecida por el Ayuntamiento de la localidad, por medio de su madrina doña María del Valle García, esposa del alcalde de la villa lucense.

El buque, un pesquero transformado (*Pescalonso*), fue adquirido por la Secretaría General de Pesca Marítima y su misión habitual es la vigilancia de pesca en los caladeros tradicionales y el apoyo a ciertas campañas como la del bonito. El puerto de Burela cuenta con una amplia flota dedicada a la pesca del bonito y éste ha sido uno de los motivos fundamentales para ofrecer al *Chilreu* la Bandera de Combate. A principios de junio inició la nueva campaña bonitera para finalizar entrado el mes de septiembre.

A. P. P.

Nuevos cabos profesionales en las Escuelas de la Armada en Ferrol.—El día 27 de marzo se celebró en la Escuela de Energía y Propulsión de la Armada (ESEPA), la entrega de diplomas a los 133 nuevos cabos profesionales de las especialidades de Instalaciones de Vapor, Electricidad y Motores-Turbinas de gas, que han finalizado el curso y que se incorporan a sus nuevos destinos a bordo de las unidades de la Armada, principalmente a los buques de la Flota. El acto fue presidido por el director de la Escuela, capitán de navío don Manuel Sánchez-Moraleda y López, que recordó a los alumnos salientes la importancia de su responsabilidad en el nuevo empleo como «jefe inmediato del marinero».

El día 29 de marzo se celebró en La Graña la entrega de diplomas a los 203 cabos profesionales de las especialidades de Administración, Hostelería y Alimentación, y Maniobra y Navegación que finalizaban sus cursos en la Escuela de Maniobra (EMANI) y Escuela de Administración (EASA). El acto fue presidido por el director de las Escuelas, capitán de navío don Santiago González-Llanos Galvache.

A. P. P.

Juras de Bandera

Zona Marítima del Mediterráneo.—El día 26 de marzo se celebró en el Cuartel de Instrucción de Marinería de Cartagena la Jura de Bandera de los marineros de reemplazo perteneciente al 2.º llamamiento de este año. El acto fue presidido por el contralmirante jefe del Estado Mayor de la Zona Marítima, don Ángel Tajuelo Pardo de Andrade.

El día 28 del mismo mes se celebró en el Centro de Instrucción de Infantería de Marina de Cartagena la Jura de Bandera de los inscritos de Infantería de Marina correspondientes al 2.º llamamiento del año en curso. El acto fue igualmente presidido por el contralmirante jefe del Estado Mayor de la Zona Marítima.

A. P. P.

Zona Marítima del Cantábrico.—El día 30 de marzo juraron Bandera en el Cuartel de Instrucción de Marinería de Ferrol más de 1.000 marineros e inscritos de Infantería de Marina, pertenecientes al 2.º llamamiento de este año. El acto fue presidido por el almirante jefe de la Zona Marítima del Cantábrico, don Gabriel Portal Antón.

Como novedad, el Ayuntamiento ha hecho llegar a los familiares de los reclutas un folleto turístico de la ciudad y alrededores, con el que pretende dar a conocer Ferrol a las familias de toda la Península cuyos hijos realizan el período de instrucción en el CIM ferrolano.

El día 31 de mayo se celebró también en el mismo Cuartel de Instrucción de Marinería la Jura de Bandera de 984 reclutas de marinería y 116 inscritos de Infantería de Marina pertenecientes al 3.º llamamiento de este año. El acto fue presidido por el jefe del Estado Mayor de la Zona Marítima del Cantábrico, contralmirante don Miguel Ángel Fernández y Fernández.

El capitán de fragata Ramírez Núñez, comandante del Cuartel, resaltó en su discurso el esfuerzo y sacrificio que supone para los nuevos marineros e infantes el abandono de la comodidad del hogar y sus ocupaciones habituales para prestar el servicio militar en la Armada.

A. P. P.

Visitas

Ferrol.—Los días 15 a 18 de abril el submarino francés *La Praya*. Pertenece a la clase *Agosta*, de los que existen cuatro en la Armada española y dos en Pakistán. Es el tercer buque de los cuatro de su clase en la Marina francesa y entró en servicio en 1978.

Del 24 al 27 de mayo el destructor italiano *Ardito* D-550 y la corbeta *Minerva* F-551. El destructor pertenece a la clase *Audace* y es el segundo de los dos en servicio. Fue entregado en diciembre de 1972. Desplaza 4.400 toneladas a plena carga y sus dimensiones son 136,6 m de eslora, 14,2 m de manga y 4,6 m de calado. La propulsión consta de cuatro calderas Foster-Wheeler, 2 ejes y velocidad máxima de 34 nudos. El armamento es de un cañón Oto-Melara de 127 mm, cuatro cañones Oto-Melara de 76 mm, 8 misiles Otomat SS, un lanzador de misiles SAM Standard SM-1MR, un lanzador óctuple para misiles SAM Aspide, dos montajes triples de tubos lanzatorpedos MK-32 para torpedos MK-46. Cuenta con hangar para dos helicópteros *Agusta Bell 212*.

La corbeta es la primera de su clase, de ocho en servicio, y fue entregada en febrero de 1987. Desplaza 1.285 toneladas a plena carga y sus dimensiones son, 86,6 m de eslora, 10,5 m de manga y 3,26 m de calado. La propulsión consta de dos motores diesel Fincantieri GMT BM 230, dos ejes y velocidad máxima de 24 nudos. El armamento es de un cañón Oto-Melara de 76 mm, preparado para llevar cuatro misiles Otomat SS, un lanzador óctuple para misiles SAM Aspide y dos montajes triples de tubos lanzatorpedos MK-32 para torpedos MK-46.

Durante su estancia en Ferrol sus dotaciones realizaron diversas visitas oficiales, entre ellas a la Escuela de Energía y Propulsión, y otras turísticas a La Coruña y Santiago de Compostela.

A. P. P.

La Coruña.—Entre los días 17 a 20 de mayo, la flotilla francesa formada por el aviso *Lieutenant de Vaisseau Lavallée* (F-790), y los buques-escuela *Léopard* (A-748), *Panthère* (A-479), *Jaguar* (A-750), *Lynx* (A-751), *Guépard* (A-752), *Tigre* (A-754) y *Lion* (A-755).

El aviso pertenece a la clase *D'Estienne D'Orves* y es el décimo de una serie de diecisiete. Entró en servicio en agosto de 1980. Desplaza 1.170 toneladas a plena carga y sus dimensiones son 80 m de eslora, 10,3 m de manga y 5,5 de calado. La propulsión es de dos motores diesel SEMT-Pielstick, dos ejes con hélices de paso variable y velocidad máxima de 23 nudos. El armamento consta de un cañón de 100 mm, dos ametralladoras Oerlikon de 20 mm, cuatro tubos lanzatorpedos con posibilidad de lanzar los modelos L3 y L5 y un mortero A/S Creusot-Loire.

Los buques-escuela pertenecen a la clase *Léopard* integrada por ocho unidades que entraron en servicio entre 1982 y 1983. Desplazan 463 toneladas a plena carga y sus dimensiones son 43 m de eslora, 8,3 m de manga y 3,2 m de calado. La propulsión es diesel con dos motores SACM MGO, dos ejes y velocidad máxima de 15 nudos. Como armamento cuentan con dos ametralladoras Oerlikon de 20 mm.

Durante los mismos días efectuó también escala el cazaminas belga *Myosotis* (M-922). Pertenece a la clase *Tripartite*, construida por Bélgica, Holanda y Francia. Es el octavo buque de los diez en servicio en la Marina belga y fue entregado en enero de 1990. 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. La propulsión consta de un motor con timón activo; la velocidad máxima es 15 nudos. Para la caza de minas cuenta con dos buscadores a control remoto PAP 104 y dispone también de aparejo para barrido mecánico.

Del 25 al 27 de mayo hizo escala para descanso de la dotación la fragata británica *Lancaster* F-232.

Pertenece a la clase *Duke* Tipo 23 y es la tercera de una serie de diez. Entró en servicio en 1992. Desplaza 4.200 toneladas a plena carga y sus dimensiones son 133 m de eslora, 16,1 m de manga y 5,5 de calado. La propulsión es CODLAG con dos turbinas de gas Rolls-Royce Spey SM1A, dos motores eléctricos GEC 1,5 MW y cuatro motores diesel Paxman Valenta, dos ejes y velocidad máxima de 28 nudos.

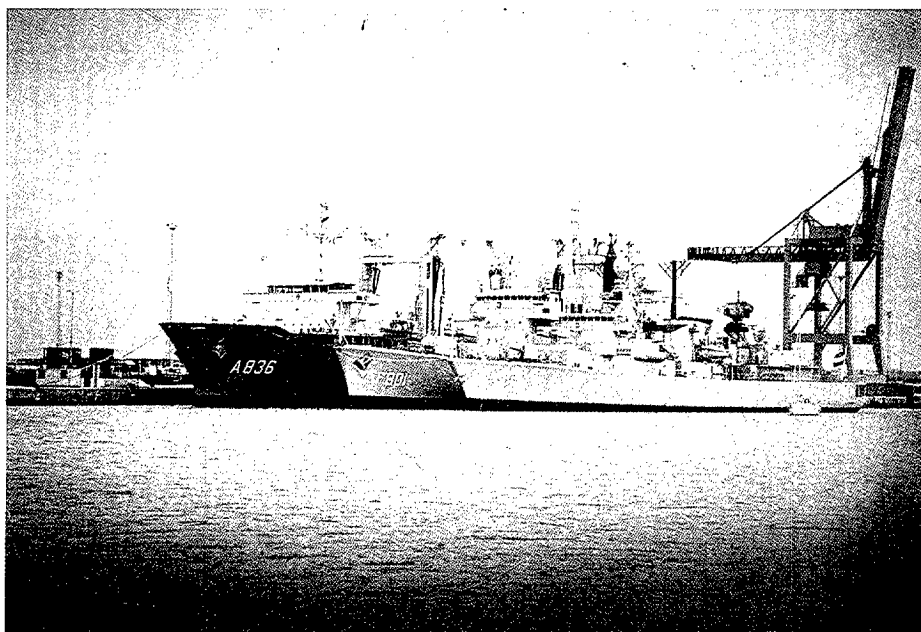
El armamento consta de ocho misiles SSM Harpoon, un lanzador de misiles SAM VLS Seawolf con 32 celdas, un cañón Vickers de 4,5 pulgadas, dos ametralladoras Oerlikon de 30 mm, cuatro tubos lanzatorpedos J&S Marine con posibilidad de lanzar los torpedos Stingray y un helicóptero *Lynx* (que será sustituido por el EH 101 Merlin).

A. P. P.



Duguay-Trouin (D-611).

Cádiz.—Durante los días 24 a 29 de abril visitó el puerto de Cádiz una agrupación de buques de la OTAN compuesta de tres flotillas de distintas naciona-



lidades, una de dragaminas de Alemania compuesta de nueve unidades, otra de los Países Bajos con cinco fragatas y un buque de apoyo y el tercer país representado, Francia, con el destructor *Duguay Trouin* (D-611), que estuvo en Cádiz del 24 al 29 de abril.

J. C. A.-A.

EXTRANJERO

Estados Unidos.—El almirante Jeremy Michael Boorda, jefe de Operaciones Navales (máxima autoridad de la Marina estadounidense) desde abril de 1994, falleció en el Hospital Naval de Washington, al que fue trasladado después de haberse disparado un tiro en el pecho. El almirante Boorda tuvo que afrontar graves tensiones durante su mando y finalmente fue acusado de uso indebido de ciertas condecoraciones, asunto sobre el que iba a ser entrevistado por una revista norteamericana de amplia difusión el mismo día y hora de su muerte, lo que, al parecer, precipitó la toma de tan fatal determinación.

En su lugar fue nombrado el 5 de junio el almirante Jay L. Johnson, hasta entonces vicejefe de Operaciones Navales.



Almirante Jeremy M. Boorda.



Almirante Jay L. Johnson.

OTAN

Identidad Europea de Defensa

En la reunión de Berlín del 3 de mayo, los 16 ministros de Asuntos Exteriores de la Alianza aprobaron la creación de la Identidad Europea de Defensa, en cuyo contexto la Unión Europea Occidental podrá conducir operaciones en el ámbito europeo contando con el apoyo de material estadounidense.

Nuevo comandante de las fuerzas de la OTAN en el sur de Europa.

El almirante norteamericano Leighton W. Smith Jr., comandante de las Fuerzas Navales norteamericanas en Europa y de las de la OTAN en Europa meridional, pasó a la reserva anticipadamente a petición propia, ocupando su lugar el también almirante Thomas J. López, hasta entonces jefe de Aprovisionamientos. En su nuevo mando está implicado también el de IFOR (Fuerza de Interposición Aliada) en Bosnia.

G. Y.



Almirante Thomas J. López



Almirante Leighton W. Smith Jr.

MARINA MERCANTE

Año 2000: estrategia marítima española

A mediados del mes de marzo pasado la Comisaría de Transportes de la Unión Europea presentó una «Comunicación sobre la Estrategia Marítima» redactada para sentar unas bases claras y coherentes encaminadas al desarrollo positivo de la política marítima de la UE, ya que desde comienzos de los años 80 la actividad naviera ha ido reestructurándose en toda Europa, pero de una forma bastante desequilibrada por naciones, y ello se puede apreciar al analizar el peso de la Marina Mercante en la economía de los diferentes países europeos.

El «Boletín de la ANAVE» número 329 reproduce un amplio informe de dicho documento, cuyo contenido es considerado como muy oportuno para establecer un replanteamiento de la política marítima española con vistas al año 2000.

En dicha comunicación se compara la flota total controlada por cada país con su PNB y con el comercio marítimo exterior. En lo que a España se refiere, su sector naviero experimentó un descenso muy importante entre 1982 y 1994. Como consecuencia de ello, el déficit anual de nuestra Balanza de Fletes supera los 200 millardos de pesetas, además de que los encargos de construcción a los astilleros se han mantenido en niveles muy reducidos. Es cierto que en el último año este sector ha incrementado ligeramente, en términos generales, su nivel de actividad, pero a pesar de ello ha seguido descendiendo en su cuota de participación en nuestro comercio marítimo, y con objeto de que no se vuelva a tomar un camino descendente debido al previsible efecto de las fases aún pendientes de la apertura comunitaria para el transporte de productos estratégicos entre puertos peninsulares y con las islas y Ceuta y Melilla, previstos ambos para 1 de enero de 1997 y 1 de enero de 1999, respectivamente, hay que ir mejorando de forma sensible la competitividad de la oferta española, y para ello, en primer lugar, es preciso acometer con urgencia la renovación de nuestra flota mercante. Por consiguiente, las medidas que configuran la estrategia marítima española para el año 2000 se han de apoyar en los siguientes tres pilares fundamentales:

Ámbito público

1.—Un marco jurídico y laboral de explotación muy flexible, configurado mediante registros en una u otra forma especiales.

2.—Un marco fiscal también especial, y que estimule decididamente la inversión en el sector a través de diferentes fórmulas, tales como sociedades comanditarias, exenciones en el Impuesto de Sociedades, etc.

Ámbito privado

3.—Unos profesionales marítimos reputados internacionalmente en todas las especialidades del sector, es decir, empresarios, intermediarios, marinos, técnicos, etc.

Por otra parte, el reciente documento de estrategia marítima de la Comisión sienta unas claras reglas de juego a nivel de la UE:

A nivel público

1.—Reconocimiento de la necesidad de intervención en apoyo del sector a nivel nacional y de forma compatible con la no distorsión de la competencia.

2.—Salvaguardia de la seguridad marítima, prevención de la contaminación y de las condiciones de trabajo, de conformidad con las normativas internacionales.

A nivel privado

3.—Apertura competitiva de los mercados, sin tener en cuenta la bandera del buque.

Estos son los parámetros en los que forzosamente tendrá que configurarse la política marítima española para hacer posible la recuperación de un sector marítimo de dimensión suficiente y equilibrada con las necesidades de la economía y el comercio exterior nacional, generando rentas como demandante de bienes y servicios y con la aportación de divisas al equilibrio de nuestra Balanza de Pagos.

J. L. T.

Actividades de los astilleros de Astano

El día 27 de mayo fue bautizado 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. Asistieron al acto el presidente ejecutivo de British Petroleum, diversas autoridades civiles y militares y directivos del astillero ferrolano.

El *Anadyr* había sido construido en 1984, era buque auxiliar de la Marina de la antigua URSS y estaba preparado para el transporte ártico, siendo capaz de operar a temperaturas de -50° C, con capacidad *Ro-Ro* y posibilidad de carga y descarga directa en los hielos del Ártico.

El nuevo buque, de tecnología *off-shore*, será destinado al campo petrolífero Foinaven, que es operado por British Petroleum en colaboración con la Shell. La compañía armadora es la noruega Golar-Nor

Por su parte, Astano continúa trabajando en una unidad FSO para Texaco y negocia en estos momentos la posibilidad de tres nuevos contratos dentro de la tecnología *off-shore*, que en caso de materializarse le permitirán asegurar su carga de trabajo.

A. P. P.

CONSTRUCCIÓN NAVAL

Buenas perspectivas

Los astilleros españoles, tanto públicos como privados, han rebasado el bache que venían arrastrando desde hace años, y han comenzado una buena época con unas perspectivas francamente optimistas. El grupo público está consiguiendo un afianzamiento sólido en el mercado internacional, recuperación de la que también participa el sector privado. Así, a finales de este año la cartera de pedidos para ambos sectores ascenderá a 76 buques con 707.242 CGT (arqueo bruto compensado), lo que representa un incremento del 11,25 por 100 con respecto a 1995. En estas carteras de pedidos continúa dominando el arqueo bruto compensado destinado a la exportación, con un 88 por 100 del total de dicha cartera. En lo que se refiere a la actividad productiva de los astilleros, se incrementó en un 48 por 100 durante 1995. Por su parte, los lanzamientos han tenido un aumento del 27 por 100.

En lo que concierne solamente a los astilleros públicos, sus carteras de pedidos ascienden a 30 barcos, con unos presupuestos superiores a los 200 millardos de pesetas. Para estos astilleros, el mercado de los transbordadores o *ferries* siempre ha sido estratégico, debido a la complejidad que requiere ese tipo de construcciones y porque, además, tiene un valor añadido.

Tampoco los astilleros privados van a la zaga de este incremento de pedidos. Los de Huelva, por ejemplo, especializados en buques pesqueros, han conseguido un importante pedido de un armador ruso consistente en la construcción de veinte pesqueros por un importe total de 57 millardos de pesetas. Estos barcos, que serán pesqueros-factoría, se dedicarán a la modalidad de arrastre de fondo y faenarán en el Pacífico norte. La construcción de estos pesqueros consolida la cartera de pedidos de estos astilleros hasta el año 2000. Además, tienen también un pedido de cuatro buques tipo *Ro-Ro* de 5.700 toneladas de peso muerto cada uno, y de otros seis multipropósito de 5.600 TPM para las sociedades irlandesas Miltase y Maribay. La construcción de estos barcos empleará 1.200.000 horas de trabajo directos, o lo que es lo mismo, una carga de trabajo de dos años para estos astilleros.

J. L. T.

MARINA DE PESCA

Jubilaciones anticipadas

En la crónica dedicada a la Marina de Pesca, correspondiente al mes de mayo pasado comentábamos el cuarto Programa de Orientación Plurianual (POP-IV), presentado por la Comisaría de Pesca de la Unión Europea, en el que se contemplan fuertes rebajas en las capturas, para lo cual se preconiza un nuevo ajuste en el tamaño y capacidad de la flota pesquera, y para llevar a cabo este ajuste se indicaban, a título de sugerencias, una serie de medidas entre las que figuran el dar una salida razonable a los tripulantes de los buques. Entre éstas figura la de la jubilación anticipada, para lo cual el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) ha establecido una serie de ayudas socioeconómicas destinadas a los pescadores afectados por el ajuste estructural. Según señala la revista *Mar* en su número 338, esta medida está en concordancia con los objetivos de la Unión Europea para reestructurar el sector pesquero comunitario con vistas a alcanzar un equilibrio entre los recursos y la explotación.

Este plan está dirigido a los pescadores cuyo barco cause baja en el censo operativo de la flota, bien sea por paralización definitiva, por exportación del buque a un tercer país o como consecuencia de la creación de una sociedad mixta. El montante económico que ello supone asciende a unos 15 millardos de pesetas, cantidad que será cofinanciada entre el gobierno español y la UE.

Dichas ayudas socioeconómicas son parte del Plan de Flota del MAPA, que contempla una profunda reestructuración del sector. La Unión Europea aportará el 45 por 100 de las inversiones previstas. Serán beneficiarios de estas prejubilaciones los trabajadores mayores de 55 años que no hayan alcanzado la edad legal de jubilación, y siempre que hayan ejercido la profesión de pescador durante al menos diez años y hayan cotizado un período mínimo de 15 años, al menos al cumplir los 65 años de edad.

J. L. T.

ECOLOGÍA MARINA

III Congreso Nacional del Medio Ambiente

Según informa la revista *Ingeniería Naval*, el Colegio Oficial de Físicos, Unión Profesional y APROMA organizarán en Madrid el III Congreso Nacional del Medio Ambiente, que tendrá lugar del 25 al 29 de noviembre del presente año.

Las tesis fundamentales que animarán el desarrollo de dicho Congreso se basarán en el hecho de que la historia futura del ser humano depende en gran medida de la conservación de su hábitat. En este sentido, es esencial adecuar vías consistentes para hacer llegar la opinión del ciudadano a los órganos políticos de decisión. Asimismo, en dicho Congreso tendrán lugar unas sesiones plenarias en las que se plantearán cuestiones tales como los problemas del agua, estrategias energéticas y cambio climático, etc., y se crearán grupos de trabajo que analizarán y discutirán un documento redactado por distintos grupos de expertos sobre diversos temas ecológicos, entre los que figurarán la contaminación de los mares, agricultura ecológica y otros.

J. L. T.

Muerte de cetáceos en el Atlántico

Hasta el momento de cerrar esta crónica más de cien cetáceos han aparecido muertos en las costas de los archipiélagos de las Azores y Canarias. También en las costas orientales de los Estados Unidos son ya seis las ballenas que han aparecido muertas en sus playas.

Pero en las Canarias y las Azores este número de muertes ya duplica las cifras registradas a lo largo del año pasado. En Canarias, el mayor número de cetáceos muertos corresponde principalmente a los delfines comunes y los denominados moteados. Por su parte, en las Azores la mortandad se ha cebado en grandes ballenas, como las rocuales común, norteña y aliblanca.

En el Atlántico occidental la mayor preocupación se centra sobre la población de ballenas en mayor peligro de extinción que existe en el mundo, la ballena franca, de las que se han encontrado en los últimos días del pasado mes de mayo seis ejemplares varados en las costas norteamericanas, de ellas tres con crías recién nacidas. Igualmente, en las costas de la península de Florida se está produciendo otra extraña mortandad de mamíferos marinos, en este caso de manatíes, de los que se han hallado unos cincuenta ejemplares muertos.

Aunque no se conocen aún las causas de estas muertes, ha llamado la atención el mal estado nutritivo que presentaban estos animales, así como el elevado número de parásitos que presentaban sus cuerpos.

J. L. T.

CULTURA NAVAL

Exposición «Puertos Españoles en la Historia»

El pasado día 1 de abril se inauguró la exposición «Puertos Españoles en la Historia» en el Centro Cultural de la Armada en Ferrol. La ceremonia fue presidida por el almirante jefe de la Zona Marítima del Cantábrico, don Gabriel Portal Antón.

La exposición fue organizada por el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (MOPTMA) y el Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo (CEHOPU), en colaboración con el puerto de Ferrol y la Armada.

La exposición estaba dividida en cinco áreas principales:

- I. El mundo antiguo y medieval.
- II. La construcción y el carenado de las embarcaciones.
- III. Técnicas constructivas portuarias.
- IV. El tráfico marítimo.
- V. Los puertos y las ciudades.

En la primera de ellas se presentaron diversos paneles explicativos del comercio griego y romano en el Mediterráneo, resaltando especialmente los puertos de la Península Ibérica, donde aparecen las primeras construcciones portuarias de esa época: Ampurias (puerto griego de Emporion) y La Coruña (faro de Brigantium, actual Torre de Hércules). Se mostraban las lápidas fundacionales de las atarazanas de Sevilla y Tortosa, reproducciones de las Cantigas de Alfonso X *el Sabio* con los buques de la época y reproducciones de las naves del Descubrimiento.

En el área II, relativa a la construcción y carenado de las embarcaciones, podían contemplarse los planos originales de los primeros arsenales de Cartagena, Ferrol y La Carraca, diversos dibujos sobre la construcción y carenado de buques, un estudio sobre la importancia de la lucha contra la broma, maquetas de la sierra hidráulica del arsenal de La Habana, de un varadero y dique seco, y diversos planos y esquemas de inventos relacionados con la mar de la Oficina Española de Patentes y Marcas: faro flotante, farol de situación, salva-buques Olivares, aparato excavador submarino, buque vivero para transporte de moluscos y pescados vivos, campana de buceo, etc.

El área de técnicas constructivas portuarias recordaba la importancia de los estudios del oleaje sobre la costa para conseguir una cimentación adecuada de los muelles y diques de abrigo de los puertos. Se exhibían maquetas de una máquina de hincar pilotes y de una draga de cuchara, la incorporación de la máquina de vapor en los trabajos portuarios, con mención particular de la draga del

ingeniero canario Betancourt, que acabó sirviendo en el puerto ruso de Kronstadt, a principios del siglo XIX. Se destacaba asimismo la importancia que el desarrollo del ferrocarril tuvo en el diseño de los puertos dedicados al transporte de mineral.

El área dedicada al tráfico marítimo recordaba las construcciones de los faros en el siglo XIX, los cargaderos de mineral de esa época, la importancia del correo marítimo, la aparición de las líneas regulares de viajeros y la caza de la ballena y su aprovechamiento. Las diversas mercancías que eran transportadas en los siglos anteriores y que constituían la base del comercio marítimo: especias, mineral, jabón, papel, café, nuevas plantas en cajones especiales, etc. El área V, dedicada a los puertos y ciudades, mostraba cartografía y diversas fotografías y curiosidades de los puertos españoles más importantes: Pasajes, San Sebastián, Bilbao, Santander, Gijón, Avilés, Ferrol, La Coruña, Vigo, Las Palmas, Tenerife, Huelva, Sevilla, Cádiz, Ceuta, Melilla, Málaga, Almería, Cartagena, Alicante, Valencia, Palma, Mahón, Tortosa, Tarragona y Barcelona, con un panel explicativo de sus características fundamentales.

La exposición permaneció abierta en Ferrol durante todo el mes de abril, para después continuar su carácter itinerante por otras ciudades españolas.

A. P. P.

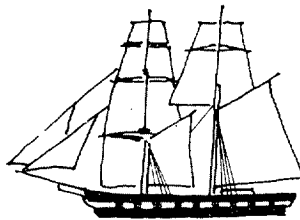
Colaboración entre la Universidad de Vigo y la Zona Marítima del Cantábrico

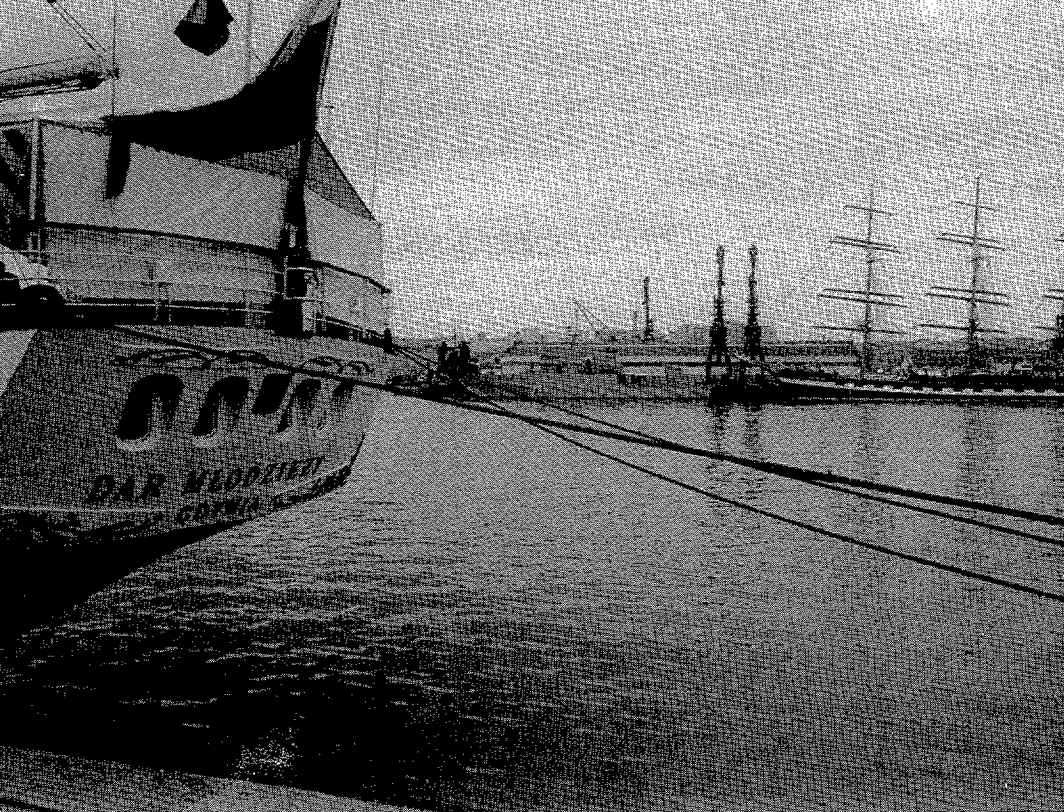
Dentro del acuerdo marco de colaboración entre la Universidad de Vigo y la Zona Marítima del Cantábrico se han impartido durante el curso 1995-96 las siguientes clases y conferencias:

- Prácticas de equipos radar en la ETEA para alumnos de la E.T.S. de Telecomunicaciones; conferencias en la E.T.S. por profesores de la ETEA sobre «Radares navales», «Radares de seguimiento», «Sistema de transmisión automática de datos navales» y «Comunicaciones navales», y conferencias en la Facultad de Ciencias del Mar sobre «Sistemas de navegación» y «Radares de navegación» por profesores de la ETEA, y sobre «Detección submarina por sonar» y «Actividades de un buque hidrógrafo» por profesores de la Escuela Naval Militar. El 27 de mayo los alumnos de los últimos cursos efectuaron una visita a la fragata *Navarra*.
- Para los oficiales de las especialidades de Comunicaciones y Electrónica, las conferencias de «Comunicaciones ópticas», «Modulación por espectro ensanchado», «Microprocesadores» y «Nuevas tecnologías» por pro-

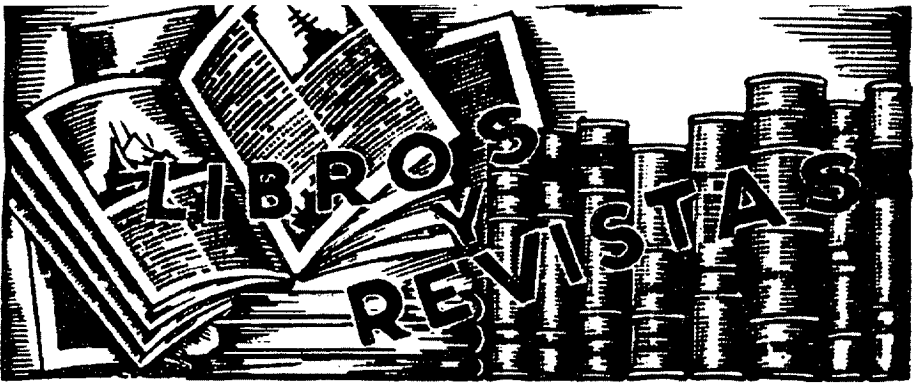
fesores de la E.T.S. de Telecomunicaciones, y las conferencias «Oceanografía física» y «Teledetección aplicada a la Meteorología y Oceanografía» por profesores de la Facultad de Ciencias del Mar.

A. P. P.





Autor: Fernando Patricio Martín Páez



LIBROS

FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: **Disquisiciones Náuticas (Vol. I)**.—Instituto de Historia y Cultura Naval (edición facsímil). Abril 1996. 424 páginas.

Fue el capitán de navío don Cesáreo Fernández Duro (Zamora, 25/2/1830, (†) 5/6/1908) figura notabilísima de nuestra Armada del siglo XIX. Historiador, geógrafo y prolífico escritor, participó también en su juventud en operaciones de mar y de guerra durante más de quince años, lo que no fue óbice para que publicara su primera obra cuando sólo contaba veintiséis de edad. Extendió su actividad literaria a temas tan diversos como los puramente de técnica naval, derecho internacional marítimo, hidrografía, bibliografía, etc., pero es la historia marítima su campo más extenso y profundamente tratado, que le colocó a la altura de sus predecesores Vargas Ponce y Fernández de Navarrete. En la larga relación de sus obras, que no podemos enumerar aquí, son muestra de su amplia erudición sus «Disquisiciones Náuticas», publicadas en 1876 en cinco volúmenes, el primero de los cuales sale ahora de nuevo a la luz en edición facsimilar con una tirada de 1.000 ejemplares.

Trátase aquí de la *Conformación, adorno y armamento de naves antiguas* (siete «disquisiciones»); la primera sobre la antigua artillería naval y sus orígenes; la segunda (cartografía) sobre la carta de Juan de la Cosa, la figura histórica de este navegante y cosmógrafo y la cartografía de la época; en la tercera (navegación) se discute qué eran carabelas y carabelones y en particular sobre las naves de Colón; *Construcción Naval* se titula la cuarta, en la que se trata del empleo de la coraza en los buques desde el siglo XV; en la quinta se

examinan elementos tan importantes en la antigua construcción naval como eran los decorativos, desde pinturas, esculturas, mobiliario, etc., hasta estandartes, fanales y banderas; éstas se tratan más extensamente en la sexta, con observaciones tan interesantes y curiosas como el uso de los distintos colores en el transcurso de los siglos, terminando en la séptima con un curioso estudio numismático sobre medallas dedicadas «á la memoria de sucesos marítimos ó de personas que sirvieron en la Marina».

Es obra, pues, de gran interés cultural que no puede faltar en ninguna biblioteca marítima o histórica, cuyo primer volumen esperamos que venga pronto seguido de los siguientes que la componen para llenar el vacío en aquellas que no cuenten con la edición original, hoy difícil de obtener. Con ello, el Instituto de Historia y Cultura Naval cumple una importante misión de difusión, que estamos seguros no pasará inadvertida.

G. Y.



ZAMORANO, Rodrigo: **Compendio de la Arte de Navegar**.—Sevilla, 1581.
Edición facsímil. Librería «París-Valencia», 61 págs., una lámina, 800 ptas.

El autor, que se titula «Astrólogo y Matemático, y Cosmógrafo de la Majestad Católica de Don Felipe segundo Rey de España, y su Catedrático de Cosmografía en la casa de Contratación de las Indias de la Ciudad de Sevilla», compuso este libro para que sirviera de texto para los cursos que debían seguir los aspirantes al título de piloto que se impartían en la Casa de Contratación, título que les facultaba para ejercer como tales, principalmente en la Carrera de Indias. En relación con obras similares anteriores de otros autores, la principal novedad eran las tablas de declinación del Sol, que el autor incorpora modificando las hasta entonces utilizadas, como las que figuraban en el «Breve Compendio de la Sphera» de Martín Cortés (1551 y 1556) o el «Regimiento de Navegación» de Pedro Medina (1563). «...porque el día de oy, en la mayor declinacion del Sol ay algunos minutos menos, de los que demas de los grados solia aver en tiempos passados: como lo han hallado Georgio Purbachio, Ivan de Monte Regio, Wernerero Copernico, Erasmo Reynoldo, y otros muy diligentes y doctissimos Matematicos de nuestros tiempos: y como ellos avemos tambien observado, con instrumentos harto capaces aqui en Sevilla y otras partes, no pasar de 28 minutos... El qual error a procedido de no averse ayudado los Artifices desta Arte, de la prueba de los instrumentos, para dar mas credito que conviene, a las Tablas del Rey Don Alfonso el Sabio: cuya doctrina, puesto que al tiempo que el efectuo, fuesse acertada, no lo parece ahora a los que con cuydado consideran los movimientos y apariencias Celestiales.» Pues, en efecto, venían usándose todavía las «Taulas Alfonsíes», recogidas por Abraham Zacuto (*Almanach perpetuum*, 1496), copiadas por los

demás, en las que la mayor declinación del Sol, correspondiente a la inclinación de la eclíptica, se cifraba en $23^{\circ} 33'$, lo que suponía trasladar íntegramente el error a la latitud calculada por altura meridiana (actualmente, según las Efemérides Astronómicas para 1996 que publica el Real Instituto y Observatorio de la Armada, esta declinación es de $23^{\circ} 26' 13''$). También calcula la distancia de la Estrella del Norte al Polo en «3 grados y 8 minutos» «observado con Gema Frissio y otros excelentes Matematicos» «... que son dos cosas harto notables y diferentes de las que asta a hora an escrito los que an hecho regimientos de navegacion».

Por lo demás, la obra sigue el método entonces habitual, con capítulos dedicados a *Principios de la Esfera*, el cálculo de la latitud por altura meridiana del Sol —con largas y prolijas explicaciones para eludir el uso de fórmulas matemáticas que, aun tan sencillas como la que relaciona la latitud con la altura meridiana y la declinación, no eran fáciles de comprender por los aspirantes a piloto, que no sabían operar con cantidades negativas—, o por la estrella Polar, según las posiciones relativas de sus «guardas»; la aguja de marear (para corregir su variación propone un sistema basado en la sombra al paso del Sol por el meridiano, más exacto, según él, que marcando a la Polar), uso de las cartas de marear, cálculo de las mareas, en el que incluye un instrumento calculador cuyo diseño figura en el texto, y un «relox universal».

Fue, pues, una obra importante en su tiempo, editada en forma de manual y suficientemente breve como para servir de estudio y consulta para los pilotos, que hoy nos da una idea muy clara del desarrollo de la ciencia náutica en la época. La Editorial «París-Valencia», especializada en ediciones facsimilares de textos antiguos, raros o curiosos, la pone así al alcance del historiador, bibliófilo o aficionado actual a estos temas, al módico precio que señalamos, cuando sería muy difícil acceder a originales cuidadosamente custodiados o tener que recurrir a transcripciones, siempre sospechosas de contener errores o interpretaciones equivocadas.

G. Y.



BLANCHARD, S. Benjamín: **Ingeniería logística**.—Traducción de Alison Canosa Uldall. Editado por ISDEF, Madrid.

En el sector de la defensa, la logística se refiere a un enfoque del ciclo de vida y al diseño y desarrollo de sistemas, de forma que puedan ser apoyados eficaz y eficientemente durante su período previsto de utilización. Pero en el sector comercial, la logística es tratada desde una perspectiva empresarial y se orienta al transporte y distribución de los denominados productos consumibles. En ambos casos, se trata de coordinar las actividades relativas a la adquisición y flujo de materiales.

El objetivo del libro que comentamos es tratar a la logística desde un enfoque integrado de ciclo de vida, con un claro énfasis en la planificación inicial, la definición de requisito, el diseño y el desarrollo, la prueba, la producción y la entrega de los diferentes sistemas. Todos estos aspectos se contemplan de forma clara y concisa a lo largo del capitulado de la obra, en la que se hace un especial hincapié en los requisitos de apoyo logístico integrado, análisis del apoyo logístico y, finalmente, se trazan las líneas generales y fundamentales que soporta la gestión logística.

J. L. T.



BOFARULL y SANS, Francisco de: **Antigua Marina catalana**.— Librería «París-Valencia». Valencia, 1995; 123 páginas y 11 láminas.

Se trata de una *Memoria leída en la sesión ordinaria celebrada por la Real Academia de Buenas Letras el día 16 de noviembre de 1898*; es su autor don Francisco de Bofarull y Sans; impresa en Barcelona el año 1898 y publicada ahora, en edición facsímil, por el servicio de reproducción de libros de la Librería «París-Valencia», en esta última ciudad.

Es un estudio minucioso y documentado de lo que fue la Marina catalana, desde sus principios hasta que la «unión de la antigua Corona de Aragón con Castilla, y posteriormente la conquista de América, hicieron desaparecer la marina militar en Cataluña y desde entonces la marina mercante fue sola la que recorrió los mares débilmente al principio y fuerte después, puesto que la conquista de América hizo prosperar en las costas del litoral el comercio y navegación». Sigue el estudio con una parte dedicada a las *Ciencias auxiliares*, y un *Apéndice de documentos*, cuarenta y cinco en total, escritos en latín, catalán y castellano, todos de gran valor para el conocimiento de lo que fue la Marina catalana; entre éstos, el 9, *Toma de Gibraltar por Fernando III el Emplazado; Convenio entre el Rey de Aragón y el de Marruecos para la toma de Ceuta*, número 10; *Descripción muy curiosa y detallada de la Galera Real que montaba Don Alfonso IV de Cataluña y V de Aragón, cuando según Zurita á fines de Marzo de 1420 se hizo á la mar con dirección á Serdeña*, número 22; *Colocación del estandarte á la galera recién construída*, número 44, y *Numeración referente al inventario de la librería del Rey D. Martín*, número 49. Termina la obra con once láminas, representando, entre otras cosas, monedas, distintos tipos de barcos, libros, acciones navales y una *Carta marina inédita de Bartolomé Olives, Mallorca, 1538. Archivo particular del M. I. Señor Marqués de Barbará y de la Manresana, en Barcelona*.

Huelga decir la importancia de esta *Memoria*, convertida en libro y hoy reeditada, tanto para los investigadores, como para todos los interesados en el estudio y conocimiento de lo que fue la Marina catalana.

F.



GONZÁLEZ-ARNAO CONDE-LUQUE, Mariano: **Derrota y muerte de Sir Francis Drake a Coruña 1589-Portobelo 1596.**—Edita Servicio Central de Publicaciones. Xunta de Galicia. Santiago de Compostela, 1995; 342 páginas. 1.500 pesetas.

Con una *Presentación*, del presidente de la citada Junta, don Manuel Fraga Iribarne, y un prólogo del autor, se inicia este interesante y documentado libro, que comprende veintidós capítulos, seguidos de un *Apéndice*, en el que se refiere a «Los Prisioneros de la Armada Invencible», que fue «Uno de los episodios más discutidos de la trágica aventura de la Gran Armada de 1588»; una *Bibliografía* y un *Índice onomástico*; hace en los dichos capítulos un estudio, a lo largo del cual vamos conociendo, entre otras cosas, «*España e Inglaterra en guerra. Su origen y evolución*»; «*Después del desastre de 1588. Proyecto inglés de la Contra Armada. La conexión portuguesa*»; «*La guerra de Flandes... Los Ejércitos de Inglaterra y España*»; «*1589. Composición de la Contra Armada... Desembarco y asalto a La Coruña, defendida por el marqués de Cerralbo. Mayor Fernández de la Cámara Pita (María Pita). Retirada de los Ingleses*»; «*Las Flotas de Tesoro. Sus orígenes... Normas comunes a las Flotas de Tierra Firme y de Nueva España...*»; «*1502. Victoria española en Ruán, Flandes... Pretensiones de Felipe II al trono de Francia*»; «*1594. Bretaña. Heroísmo español en Crozon, Flandes...*»; «*1595. La Leyenda de «El Dorado». La expedición de Sir Walter Raleigh...*»; «*1596. La conquista española de Calais... Consecuencias del conflicto en Inglaterra y en España*», e «*Irlanda, orígenes de su alianza con España...*».

El libro, como se ve por su Índice, es por demás interesante, representando una importante aportación al conocimiento de esta época, en la que España luchaba no sólo contra la Gran Bretaña, sino también con los Estados de Flandes sublevados.

F.



GRANA GIL, Isabel: **El Real Colegio Náutico de San Telmo de Málaga.**—Servicio de Publicaciones e Intercambio Científico de la Universidad de Málaga. Málaga, 1995; 160 páginas. 1.144 pesetas.

Precedido de un *Índice de abreviaturas más usadas*, *Presentación e Introducción*, comprende este libro ocho capítulos, seguidos por unas *Conclusiones*, *Fuentes*, *Bibliografía manuscrita e impresa* y *Bibliografía general*.

A lo largo de estos capítulos la autora va estudiando desde los *Antecedentes*, *el Real Colegio Náutico de San Telmo* y *el Consulado*, y *la inauguración oficial*, todas las vicisitudes por las que pasó este Real Colegio; su gobierno, enseñanzas que allí se impartieron, personal docente; los colegiales, y otros datos interesantes, hasta su desaparición.

Grande fue la importancia que tuvo en su momento este centro de enseñanza, tanto en el aspecto educativo como en el social «por tratarse de la mayor realización del pensamiento ilustrado» en esta ciudad.

El libro, de carácter exhaustivo a nuestro juicio, ofrece un gran interés no sólo para los investigadores, sino también para todos a los que importe el estudio de una época y de un establecimiento docente de tanta importancia como este Real Colegio Náutico de San Telmo, creado por el Consulado Marítimo y Terrestre para que se impartieran en él las enseñanzas de «Comercio, Pilotaje, Agricultura é Idiomas», determinando «la gratuidad de todas las enseñanzas impartidas por la Corporación», desde el año 1787 hasta 1849.

F.



OLMEDO Y BERNAL, Santiago: **El domino del Atlántico en la Baja Edad Media**.—Ed. Sociedad V Centenario del Tratado de Tordesillas, Universidad Nacional de Educación a Distancia y Sociedad Anónima Hullera Vasco-Leonesa. Valladolid, 1995; 485 páginas. 3.120 ptas.

Con motivo de la conmemoración «del medio milenio del acuerdo firmado entre Portugal y España en la villa castellana», las citadas entidades han ofrecido al público varias publicaciones, algunas inéditas; entre ellas se encuentra ésta que reseñamos de la que es autor don Santiago Olmedo y Bernal, en la que estudia «Los dominios jurídicos de la expansión peninsular hasta el Tratado de Tordesillas».

Precedido de una *Introducción*, *génesis de la expansión peninsular en el Atlántico*, siguen a ésta tres partes, terminando con un *Epílogo*, *Fuentes* y *Bibliografía* y un *Índice*. En las citadas partes, estudia el autor *Las bases jurídicas de la expansión*, expediciones atlánticas, las portuguesas a Canarias, las mallorquinas en 1342, la cruzada contra los pueblos infieles, la conquista de Ceuta, etc.; *Las rivalidades luso-castellanas*; *La delimitación de los ámbitos de expansión*, las concesiones castellanas a favor de Portugal, la solución del conflicto, y la interpretación de lo pactado en Alcaçovas y el Tratado de Tordesillas.

Razón tiene don Juan José Lucas, presidente de la Junta de Comunidades de Castilla-León, cuando afirma que: «En las páginas de este riguroso volumen se incardina el Tratado de Tordesillas dentro de la perspectiva general de la expansión ibérica en el Atlántico, se explica el papel de la intervención papal y se presta particular atención a las profundas conexiones entre los aspectos jurídicos y los políticos». Es éste su mejor comentario.

F.



MORENO Y FRAGINALS, Manuel: **Cuba-España, España-Cuba. Historia común.**—Ed. Crítica-Grijalbo Mondadori, S. A. Barcelona, 1995; 311 págs. 2.990 ptas.

Este libro, «obra maestra del gran historiador cubano Manuel Moreno Fragnals, ha nacido de dos pasiones: el amor a la historia y el amor a Cuba más allá de cualquier contingencia partidista»; de gran interés, no sólo para los cubanos, sino también para los españoles, ya que «Cuba no fue una parte más del viejo imperio, sino que estuvo asociada a la metrópoli en mayor grado que cualquier otra de sus dependencias»; razón tiene el autor del *Prólogo*, la *Perla de las Antillas*, hija predilecta de España, fue, junto con Puerto Rico y Filipinas, el último bastión de aquel viejo Imperio «donde no se ponía el sol».

Precedido de una *Presentación*, por Josep Fontana, y un *Prólogo para terminar*, comprende veinticuatro capítulos, terminando con un *Índice alfabético* y un *Índice de láminas*.

Entre los capítulos, todos muy interesantes, haremos notar los de *Corsarios, piratas, contrabandistas y oficios similares*, de esta «carne de horca» los hubo desgraciadamente en todas las épocas. *Criollos, militares y nobles*, también aquí, y a lo largo de varios capítulos, cita a un gran número de marinos, recordando entre otros a Antón de Alaminos, Gabriel de Aristizábal, Pascual Cervera, Cristóbal Colón, capitán Domingo Día, Francisco y José Díaz Pimienta, el célebre «doctor en medicina y cirugía» Alexander O. Exquemelin, Lázaro Flores Navarro, con su «Arte de navegar»; capitán Manuel de Flores y Angulo, Blas de Lezo, Henry Morgan, «buen elemento»; Luis Vicente de Velasco, almirante Edward Vernon, Vicente Yáñez Pizón, y tanto otros que bien en la isla o embarcados por allí estuvieron. También hace un estudio de la guerra independentista, en la que por obra y gracia de los Estados Unidos del norte de América la alcanzaron, finalizando con «la huella indeleble», en la que recuerda aquel ripio de: «Avanza, Lincoln, avanza / que tú eres nuestra esperanza».

En fin que «El hecho concreto fue que la guerra de Independencia y la intervención norteamericana llevaron hacia la definitiva separación política de

Cuba y España, pero no cercenaron el proceso de españolización de la sociedad cubana». «Es después de proclamada la república de Cuba que las sociedades regionales españolas alcanzaron su más alto nivel... Se fundó la Hispano-Cubana de Cultura, y el gallego siguió siendo el personaje clave del teatro vernáculo cubano».



F.

GRAVES, Robert: **Las Islas de la Imprudencia.**—Traducción de Rubén Masera. Plaza & Janés, 1995; 516 páginas.

Teníamos noticia de una edición anterior en lengua española de esta obra, no obstante lo cual ésta figura como «primera edición, octubre 1995». A ella, pues, nos referimos.

Lo primero que encuentra el lector en la contracubierta es el párrafo siguiente: «... Tras una trágica navegación, esta expedición que trataba de descubrir Australia regresará a Manila, en 1596, sin más éxito que el descubrimiento de las islas Marianas».

Sin reponerse de su asombro, se adentra uno en la lectura dispuesto a todo; la obligada brevedad de esta reseña, empero, impide que nos extendamos en un comentario exhaustivo del texto. Pretende basarse la novela en la expedición que, mandada por Álvaro de Mendaña y Neira partió de El Callao el 9 de abril de 1595, llegando a Cavite el 11 de febrero del año siguiente bajo el mando, como gobernadora, que no almirante, de su viuda Isabel Barreto, después de haber descubierto los archipiélagos de las Marquesas y Santa Cruz (donde murió Mendaña) además de otras islas de diversos grupos. Jamás pretendió descubrir Australia, sino colonizar las Salomón, descubiertas en 1568 por el mismo Mendaña; no «regresaron» a las Filipinas, pues no salieron de allí, y las Marianas las había descubierto Magallanes 75 años antes.

Robert Graves era probablemente mejor poeta que novelista, cualidad la primera difícil de apreciar por el lector de lengua española, pero alcanzó gran popularidad en nuestro país, donde tan poco se lee, a través de la versión televisiva de una de sus novelas históricas. Es éste un género complejo en el sentido matemático, o sea, que se compone de parte real y parte imaginaria, pero sin distinguir, como en las matemáticas, una de otra: ambas se entremezclan indiscriminadamente, con lo que se siembra la confusión en el lector que no conozca la componente real, razón por la que abrigamos bastantes reservas hacia la «novela histórica», y en ello nos acompaña autoridad tan indiscutible como la de don Martín Fernández de Navarrete.

La fuente exclusiva del autor fue la «Historia del descubrimiento de las regiones australes», de Justo Zaragoza, quien transcribió la relación de Pedro Fernández de Quirós; el novelista pudo valerse del variopinto perfil psicológi-

co de los personajes reales y de las extraordinarias peripecias de la aventura, pero prefirió introducir otros ficticios (sin afectarlos del coeficiente *i*); así, los protagonistas reales aparecen tan elementales como los de un tebeo: el maestre de campo —al que el traductor se empeña en llamar coronel— «de genio arrebatado y violento», según las crónicas, se presenta, además, como borracho; Isabel Barreto, ciertamente valerosa y dura hasta la crueldad, es también perversa intrigante; etc. Sólo Quirós se retrata como dechado de perfecciones, en contraste con el que Fernández Duro describió como «visionario y pragmático, fiel y olvidadizo, arrogante y seráfico...». Decidido el autor a salpimentar su relato, se inventa un amorío entre Quirós y la Barreto (ya viuda), ésta con segundas y tortuosas intenciones, pero pronto decide que ha ido demasiado lejos y rompe la relación con el hallazgo de que doña Isabel (que había navegado todo el Pacífico sin la menor indisposición) ahora se marea... aunque después zanja el problema haciéndola abortar.

Prescindamos de otros episodios inverosímiles o tergiversados para ocuparnos de la traducción. Si los méritos literarios de la novela no hacen de ella precisamente la mejor del celebrado autor, su versión española arruina por completo los que aún pudieran quedarle. Abundan faltas gramaticales: «...al *enterrarme* que había servido de instrumento...» se compensa (?) con: «...para evitar que se pensara *de que* se sospechaba...»; «fue arrojado *por sobre* la borda...»; «...el magistrado costeño...»; «lagartos verdes *trepados* a los árboles...»; «... la *primer* muerte...»; «renunció a su reclamo»; «sagrados accesorios de la religión»; «encuesta formal» (por investigación judicial); «comportarse con urbanismo»; el uso en vocativo de los tratamientos «vuestra excelencia» o «vuestra señoría» («¿*Qué* haciais, vuestra señoría?» «*Buenos días, vuestra excelencia*»), etc. Nos sorprende que los españoles del siglo XVI midieran la mecha por yardas, el terreno por acres, las bebidas por pintas, saludaran con un británico «Dios salve al Rey», al que llaman «nuestro gracioso soberano», aludieran a «la punta del iceberg» y bebieran «malmsey» (a veces traducido por malvasía) en lugar del vino barato habitual. El gobernador de las Filipinas, Pérez de las Mariñas, se convierte gracias a la aversión anglosajona a la letra eñe y a la ignorancia del traductor en «de las Marinas» y confunde las islas de Los Barbudos (Carolinas) con Barbados (Antillas). Pero lo peor es cuando se trata del vocabulario náutico: el piloto mayor es «piloto principal», se habla de un «capitán marino», del «nicho de la bitácora», se sortean por cubierta «rollos de cuerdas» para ir de la «cabin principal» a la «sala de cartografía subiendo o bajando «escaleras», se citan «las tablas de los enseres que sobresalían horizontalmente por encima de la proa» (los beques); «por una viga del techo se había pasado una gruesa cuerda», «el contra maestre trepó por el cordelaje», «toda esa noche surcamos las aguas sin levar el ancla» (?), llama «goteras» a las vías de agua, «la latitud se determina con bastante facilidad en relación con el sol mediante una cruz geométrica dotada de reflector o sin él», o esta joya:

«¡Ea, valientes, desplegad la gavia anterior, desplegad la gavia principal, que las escotas de gavia estén en su sitio! ¡Dejad caer el trinquete, izad la gavia anterior, izad la gavia principal! ¡Arriba y suelta la vela mayor y reguladla!»

Y esta otra, que en la relación original decía: «No hubo verga que no viniese abajo, rompidas drizas, ostagas...», se transforma en su recorrido de ida y vuelta a través del inglés en: «No había verga que no estuviese inclinada hacia abajo por causa de los elevadores y las cuerdas partidas...»

La conocida cantinela de los grumetes al picar la ampolleta, «la guardia es tomada, la ampolleta muele...», se transforma en «Una hora feliz ha pasado, otra mejor llega aún...».

Es imposible acumular más disparates donde los buques no navegan a un rumbo, sino que, como los estudiantes aplicados, «siguen su curso», y un largo etcétera que convierte el texto en algo realmente grotesco, pero no podemos extendernos más.

Esta novelita la terminó Graves en 1949. No ha sido un acierto publicarla al cabo de 46 años en... ¿español? en homenaje al centenario de su nacimiento, ni por su calidad ni menos aún por su deplorable versión a tan insólito lenguaje.

G. Y.



OTROS LIBROS RECIBIDOS

- VARIOS: *Colección Legislativa del Ministerio de Defensa. Año 1995*. Ministerio de Defensa. Secretaría General Técnica. Madrid, 1995; 542 págs.
- VARIOS: *Justicia Militar*. Ministerio de Defensa. Secretaría General Técnica. Madrid, 1996; 560 págs.
- VARIOS: *Anuario de Estudios Americanos*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos. CSIC. Sevilla, 1995; LII-2.398 págs.
- VARIOS: *Plan parcial de enseñanza. Estadística de convocatorias de ingresos y aspirantes. Año 1995*. Ministerio de Defensa. Secretaría General Técnica. Madrid, 1996; 93 págs.
- VARIOS: *Estadística de ganado caballar y mular*. Ministerio de Defensa. Secretaría General Técnica. Madrid, 1996; 33 págs.
- VARIOS: *La crisis de los Balcanes*. Monografías del CESEDEN. Ministerio de Defensa. Secretaría General Técnica. Madrid, 1995; 200 págs.
- VARIOS: *Tesaurus de Defensa*. Ministerio de Defensa. Secretaría General Técnica. Madrid, 1996; 87 págs.
- VARIOS: *Tesaurus de Defensa*. Ministerio de Defensa. Secretaría General Técnica. Subdirección General de Publicaciones. Madrid, 1996; 123 págs.
- VARIOS: *Ionosfera. 1994*. «Boletín del Observatorio del Ebro». Vol. LXXXII. Roquetes, 1996; 58 págs.
- VARIOS: *Censo y movimiento de personal militar profesional. Año 1994*. Ministerio de Defensa. Secretaría General Técnica. Madrid, 1996; 254 págs.

F.

REVISTAS

PROA: Revista de la Real Liga Naval Española.—Madrid, primavera 1996; 40 págs.

Dedicada a conmemorar el «XXV aniversario de la Real Liga Naval Española», abre la «Revista» un magnífico retrato de S. M. el Rey Don Juan Carlos I, continuando con las fotografías de los varios presidentes que esta Liga Naval ha tenido hasta la fecha, sigue con el siguiente *Sumario*: «Una política marítima para el año 2000», por Carlos Barreda Aldámiz-Echevarría, actual presidente de la Real Liga Naval Española. Como «pluma invitada», «España y el Mar», por Luis María Ansón, director del periódico «ABC». «Haciendo Historia», por Ignacio Martel Viniegra, almirante. «Gala de confraternidad marítima», se refiere a la «Cena anual de confraternidad marítima», celebrada el año pasado el día 9 de junio de 1995, «organizada por la Real Liga Naval Española, a la que asistieron altas personalidades de las cuatro marinas y representantes de instituciones, organizaciones, asociaciones y entidades relacionadas con la mar». Una referencia a «La Orden del Ancla... fue instituida para premiar a las damas y caballeros que se distinguen en la defensa de los intereses marítimos de España». Pluma invitada, Pedro de Lorenzo, autor de «Cuando Extremadura se hace a la mar». Una «Resolución sobre el mandato de los cargos directivos y normativa electoral», de esta Liga Naval Española. Pluma invitada, Juan Ferrer, escribe sobre «La modernización de las estructuras marítimas».

Siguen varias noticias, son éstas: «XIII Asamblea Internacional Fidalmar-95»; «Día mundial de la conciencia marítima», y «Salvamento marítimo», por José M.^a Dutilh, comodoro nacional de la P. A. M.; «Regatas singulares. Trofeo de la Copa Rolex»; «El Rey de España y el Presidente de la República de Italia presidentes de honor de la regata Cutty Sark»; «Regata oceánica Palos-La Gomera '86, XII Edición». «La Liga Naval de la Juventud. Agente polivalente marítimo». «Apuntes literarios del Monasterio de Piedra», por Francisco Moreno Arenas. «Opiniones y Sugerencias», por Francisco Camps Gomila, y «Viaje inacabado», por José G. de Luis García.

Muy bien editado este número de *Proa*, va acompañado de gran número de ilustraciones, todas en color.

F.



REVISTA DE HISTORIA NAVAL: Instituto de Historia y Cultura Naval.—Madrid, 1996; 111 págs.; 650 ptas.

Es éste el número 52, correspondiente al primer trimestre del año en curso, Precedido de una *Nota Editorial*, comprende varios artículos, son éstos: *Las irónicas circunstancias que rodearon el naufragio de la capitana de Nueva España en 1641: tragedia en la barra de San Lúcar*, por Victoria Stapells Johnson, investigadora naval canadiense. *Apuntes históricos sobre el personal de astrónomos del Observatorio de Marina de Cádiz*, por José María Blanca Carlier, investigador naval. *Qarthjanah-al-Halfa, puerto de Tadmír*, por Juan Soler Cantó, investigador naval, «es descrito con minuciosidad». *El inmovilismo táctico en el siglo XVIII*, por Federico F. de Bordejé y Morencos, contralmirante, y *Descubrimiento de una nueva carta portuguesa*, por Mariano Cuesta Domingo, doctor en Historia de América, y Jesús Varela Marcos, catedrático de Historia Moderna y de América, estudia aquí el citado descubrimiento y «el portulano de Valladolid».

La historia vivida: «Dos ascensos a título póstumo después de cuarenta años», por Rafael Estrada, coronel de Intendencia, se refiere al empleo de contralmirante «con carácter efectivo» y a título póstumo del capitán de navío don José Fernández Almeida e, igualmente a título póstumo, al empleo de vicealmirante, al citado contralmirante. *Dos medallas bien ganadas; Anécdotas de una vida y una época*, y *Los ascensos y sus circunstancias*, se refiere en todos éstos al citado don José Fernández Almeida.

Documento: Se refiere al navío *San Agustín* en el combate de Trafalgar. *La Historia Marítima en el mundo*: «El Museo Histórico Militar de Menorca», por José Antonio Ocampo. *Noticias generales*, por José Antonio Ocampo, da cuenta de varias, entre ellas la «Toma de posesión del almirante Álvarez Arenas en la Real Academia Española», y de varias «convocatorias» y *Recensiones* de varios libros.

Acompañado de buen número de ilustraciones en color, hacen de este número un interesante y útil documento de variados sucesos de nuestra Historia Naval.

F.



PONTO. Hoja Náutica.—Mayo 1996.

Se recogen en este número las diversas regatas de vela celebradas durante los meses de marzo y abril por los distintos clubes náuticos de las Comunidades valenciana y murciana (Los Nietos, Jávea, Port Saplaya, Moraira, Castellón, Islas Menores, El Perelló, etc.) y de motonáutica (Federaciones de Murcia y Valencia), que dan idea de la intensa actividad en aquellas aguas mediterráneas y del creciente auge que los deportes náuticos tie-

nen, con una asistencia cada vez más numerosa, afición que muchos entusiastas fomentan incansablemente y cuyo reflejo en las páginas de esta revista indica el éxito de su difusión e incremento entre una población más y más volcada hacia la mar, tan propicia en aquel litoral; no podemos menos de felicitarles y felicitarnos de que el contacto directo con un elemento tan vital para nuestra subsistencia se extienda cada vez más, especialmente entre la juventud, a través del ejercicio de tan bellos y estimulantes deportes.

G. Y.



DEFENSA. — Núm. 218, junio 1996.

«A bordo de la fragata *Victoria* en la operación Sharp Guard» es un relato, más extenso de lo ordinario en esta revista, de la experiencia del primer periodista embarcado en uno de los buques participantes en dicha operación en aguas del canal de Otranto. No solía llegar al público la callada y prolongada labor de nuestras dotaciones en aquellos parajes, y no hemos dejado de consignarlo en alguna ocasión en estas páginas; ahora podemos afirmar que ya no es así gracias al interés de profesional tan competente como Vicente Talón, que siendo el director de la revista que reseñamos, ha considerado esta tarea de tal importancia como para asumirla personalmente sin delegar en ninguno de sus excelentes colaboradores.

Es una descripción, tan asequible al lector profano como técnicamente impecable, de los medios de que dispone un moderno buque de guerra y cómo los utiliza su dotación, de la vida diaria a bordo en la mar en el contexto de la operación internacional en que participa, la intensa actividad que supone el cumplimiento de esta misión simultáneamente con el constante ejercicio para mantener el nivel de adiestramiento general adecuado y las labores inexcusables de mantenimiento de los múltiples y complejos equipos para asegurar su perfecto funcionamiento en toda circunstancia. El amplio y ameno reportaje se ilustra con gran número de interesantes fotografías, que contribuyen a su mejor ambientación y atractivo.

T. T.



EL SEXTANTE.—Boletín del Grupo de Filatelia Naval (República Argentina). Núm. 1, enero-abril 1996.

El amplísimo campo de la filatelia cuenta con tantos aficionados que es creciente el número de grupos especializados. Traemos hoy a nuestras páginas el primer número del Boletín que encabeza esta reseña, publicación del Grupo de

Filatelia Naval recientemente constituido en la República Argentina, que amablemente nos remite su director con el ruego de su difusión, lo que gustosamente hacemos. Es la finalidad de este Grupo «mostrar, a través del coleccionismo filatélico, aspectos importantes del quehacer marítimo», por lo que no dudamos encontrará favorable acogida entre los muchos de nuestros lectores interesados en esta actividad cultural. Quienes deseen inscribirse como «miembros adherentes» a este Grupo, pueden comunicárnoslo y les remitiremos el correspondiente impreso de solicitud para su ingreso en el mismo.

El Boletín a que nos referimos, cuya publicación se pretende que sea cuatrimestral, espera acoger entre sus colaboradores, además de los filatelistas especializados en el tema, que tendrán a su cargo secciones fijas, los trabajos de coleccionistas que den a conocer sus investigaciones sobre temas navales. En este primer número se incluyen, entre otros, los titulados *Más allá del faro del Fin del Mundo*, *Censura Naval argentina durante la Segunda Guerra Mundial*, *Breve Historia del Correo Naval (1.ª Parte)*, *El Dampfer «Weser» y la emisión «La inmigración en la Argentina» (1989)*, *El Wilhelm Gustoff y Gobierno Polaco en el exilio*, con reproducción de diversos sellos, matasellos y sobres relativos a estos temas.

G. Y.



FE DE ERRATAS

La numeración de las fotografías de las víctimas del hundimiento del submarino C-4 (págs. 755 a 757 del cuaderno de junio) no se corresponde con la de la lista nominal precedente.

La correspondencia correcta es la siguiente:

<u>N.º de lista</u>	<u>Nº de foto</u>	
1	1	Capitán de corbeta don Francisco Reina Carvajal.
2	5	Teniente de navío don Horacio del Barrio Delgado.
3	2	Teniente de navío don José Rivero Tapiador.
4	3	Capitán de Máquinas don José Cifuentes González.
5	4	Alférez de navío don Antonio Bosque Blanch.
6	6	Alférez de navío don Francisco Martínez García.
7	10	Mecánico mayor don Germán Ocampo Martínez.
8	7	Mecánico primero don David Laencina Vázquez.
9	9	Mecánico primero don Pedro Vázquez Sánchez.
10	15	Contraestre primero don Alejo Aldegunde Dorrego.
11	8	Electricista primero don Ginés Garrido Caparrós.
12	13	Electricista primero don Víctor Fernández Piñón.
13	12	Torpedista segundo don Lucas Marchante Morales.
14	11	Mecánico segundo don Raimundo Paredes Ramos.
15	14	Barbero don Sebastián Alonso Molina.
16	17	Cabo 1.º maniobra don José Seoane Varela.
17	?	
18	?	
19	16	Cabo 1.º torpedista don Pablo Martínez Martínez.
20	20	Cabo 1.º radiotelegra. don Manuel Cervantes Calderón.
21	?	
22	30	Cabo 2.º electricista don Norberto Pardo Albadalejo.
23	19	Cabo 2.º fogonero don Diego Vera Madrid.
34	34	Marinero de segunda don José Pérez Martínez.

La foto núm. 44 corresponde a la misma persona que la 21 (sin identificar).

En el listado, donde dice Manuel Carventes Calderón, debe decir Manuel Cervantes Calderón, y donde dice Diego Vera Marín, debe decir Diego Vera Madrid.

Las demás fotografías no se han podido identificar con los correspondientes nombres de la relación.

También en la página 583 de nuestro cuaderno de mayo, en el pie de la fotografía, donde dice *Marqués de la Ensenada* debe decir *Patiño*.

V^o-

REVISTA GENERAL DE MARINA



AGOSTO - SEPTIEMBRE 1996



REVISTA
GENERAL
DE
MARINA

FUNDADA EN 1877
AÑO 1996
AGOSTO-SEPT.
TOMO 231



EDITORIAL 125

TEMAS GENERALES

- Coronel Auditor José Cervera Pery**
EL DERECHO DEL MAR Y SU GLOSARIO (X) 127
- Capitán de Navío Juan Manuel de Blas y Osorio**
LOS TESTAMENTOS ESPECIALES EN LAS
FUERZAS ARMADAS 133
- Teniente Coronel de Intendencia José Luis
Martínez Palomo**
VIGÉSIMO ANIVERSARIO DE LA CREACIÓN
DEL CESIA 143
- Comandante de Intendencia José María Blanca
Carlier**
LA INTENDENCIA NAVAL ESPAÑOLA A
TRAVÉS DE LA HISTORIA 151

TEMAS PROFESIONALES

- Contraalmirante Carlos Martínez-Valverde**
CONSIDERACIONES SOBRE EL COMBATE
NAVAL, AHORA 163
- Capitán de Navío Francisco Obrador Serra**
LA BATALLA DEL MAR DEL CORAL Y
SU INFLUENCIA EN LA BATALLA DE
MIDWAY 181
- Capitán de Navío Aurelio Fernández Diz**
EL APOYO LOGÍSTICO INTEGRADO EN LA
ARMADA (I) 201
- Capitán de Navío Miguel López Nuche**
CIENCIA Y EXPERIENCIA 213
- Capitán de Intendencia Francisco J. García
Lanza**
SISTEMA DE INFORMACIÓN DE PERSONAL
DEL MINISTERIO DE DEFENSA. PROYEC-
TO SIPERDEF 217

HISTORIAS DE LA MAR

- Francisco Ponce Cordones**
UN CENTENARIO LUCTUOSO: EL ASALTO Y
SACO DE CÁDIZ EN 1596 225
- Capitán de Fragata Juan Díaz Agüera**
CINCUENTENARIO DEL CUARTEL DE INS-
TRUCCIÓN DE MARINERÍA DE CARTA-
GENA 243

MISCELÁNEA

NOTICIARIO

LIBROS Y REVISTAS

Nuestra portada: «Ocaso».
Autor: Aurelio Fernández Diz.





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: 076-96-022-X

VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

MADRID.—Librería Náutica *Robinson*. Bárbara de Braganza, 10.

Librería *Moya*. Carretas, 29.

BARCELONA.—Librería *Collector*. Pau Claris, 168.

BURGOS.—Librería *Del Espolón*. Espolón, 30.

CÁDIZ.—Librería *Jaime*. Corneta Soto Guerrero, s/n.

CARTAGENA.—Revistas *Mayor*. Mayor, 27.

FERROL.—Librería *Marina*. Galiano, 12.

Central Librería. Fernando Villaamil, 2-4.

Central Librería. Real, 71.

SANTANDER.—Librería *Estudio*. Avenida de Calvo Sotelo, 21.

TARRAGONA.—Librería Náutica *Cal Matías*. Trafalgar, 37.

ZARAGOZA.—Publicaciones *ALMER*. Avda. Independencia, 19.

PRECIOS

Precio ejemplar (IVA y gastos de envío incluidos):

España	450 ptas.
Unión Europea	592 ptas.
Otras naciones	610 ptas.

Suscripciones anuales (IVA y gastos de envío incluidos):

España	2.475 ptas.
Unión Europea	3.256 ptas.
Otras naciones	3.355 ptas.

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

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

Teléfono: 379 51 07

Fax: 379 50 28

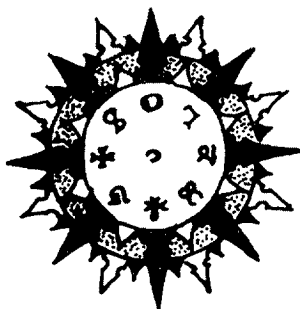
EDITORIAL



El centenario de la reorganización de la Intendencia General de la Armada nos da pie para prestar en este cuaderno, doble como es habitual en los meses de agosto y septiembre, una especial atención al tema del Cuerpo de Intendencia y sus funciones que, a través de su larga historia de orígenes medievales, desde que se entendió que ninguna organización podría cumplir su cometido sin el adecuado apoyo administrativo, ha venido desempeñando una actividad tan necesaria, sin la cual sería imposible el buen gobierno de la Fuerza y su eficacia, tan dependiente de los recursos disponibles y su distribución, especialmente cuando no «pintan oros», que es casi siempre.

Actividad que no suele ser espectacular, porque los buenos resultados —o los malos, cuando así sean— sólo se aprecian en un panorama general y a largo plazo, y en los que los administradores, llamáranse escribanos, veedores, contadores o intendentes, demostraron siempre su capacidad y competencia, sin descartar la iniciativa e imaginación en la resolución de problemas y en la previsión de necesidades, incorporando constantemente los medios y métodos más avanzados, de lo que es buena muestra su disposición para adoptar las técnicas de gestión económica más actuales en nuestros días.

Nuestra REVISTA no ha sido ajena a tema tan señalado, y de ello es prueba que no han escaseado los trabajos publicados en ella que se refieren a estos temas. Sirvan, pues, estas líneas para subrayar la labor desarrollada por quienes conscientes de su importancia, se esfuerzan cada día en mejorar sus resultados.



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 (X)

(Aproximación terminológica al Convenio de Jamaica)

José CERVERA PERY



Investigación científica marina



OS mares y océanos del mundo ofrecen tal multiplicidad de usos que obvia su descripción. Han sido empleados como rutas comerciales y de comunicación, como espacio estratégico y como fuente de alimentación. Su exploración y explotación es todavía una asignatura pendiente en la marcha de los tiempos, pero toda esta variedad de usos y posibilidades de recursos poco significaría de no contar los Estados en general y en particular los ribereños, con una capacidad adecuada para el desarrollo de actividades científicas y marinas.

En los Convenios de Ginebra de 1958 y 1960 el tema se resolvía de forma sencilla, porque sólo se reconocía como espacio de soberanía al mar territorial y a las aguas interiores. A partir del mar territorial se encontraba la alta mar, en la que las competencias para investigar eran libres. En el Convenio sobre plataforma continental ya se complica el tema, pues es preciso el consentimiento del Estado ribereño para poder investigar, permiso que normalmente se concede siempre que sea de interés general y pueda participar el ribereño.

Pero por primera vez en la historia del Derecho Internacional la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar se ocupó del asunto de forma detallada y completa, junto a la preservación y protección del medio marino y la transferencia y desarrollo de la tecnología, que en su conjunto constituyen uno de los aspectos más complejos del nuevo Derecho del espacio oceánico.

La parte XIII del Convenio de Jamaica (arts. 240 a 266) se dedica en especial al tratamiento de la investigación científica marina, cuyo ejercicio se funda en la tesis del consentimiento. Es decir, ninguna embarcación extranjera podrá desarrollar actividades de investigación científica en algún espacio oceánico sometido a la soberanía o a la jurisdicción de un Estado ribereño —ya sean aguas interiores, mar territorial, plataforma continental o zona económica exclusiva— sin el consentimiento previo y expreso de dicho Estado (arts. 246

y 247, párrafo 2) y de conformidad con ciertos requisitos y condiciones. Esta tesis actual del consentimiento se opone a la tendencia que por tanto tiempo sostuvieron las potencias marítimas de la llamada «libertad de la investigación científica en los mares». Según lo estipulado en el Convenio de Jamaica, para la realización de tales actividades en los espacios marítimos sometidos a soberanía o jurisdicción de un Estado ribereño, es fundamental la obtención del consentimiento del mismo; pero en la zona internacional de los fondos marinos, todos los Estados, independientemente de su situación geográfica, así como las organizaciones internacionales competentes, tienen derecho a realizar investigaciones científicas marinas (art. 257) que deberán ser desempeñadas exclusivamente con fines pacíficos y en beneficio de la Humanidad (art. 143). El mismo régimen se aplica a las actividades que se realicen en aguas fuera de los límites de la zona económica exclusiva (art. 259), o sea, en alta mar.

Además del reconocimiento de la tesis del consentimiento, el Convenio de Jamaica incorpora también varios elementos innovadores en este campo, como son:

- El calificativo de «derecho» que otorga a este tipo de actividades en el sentido de que los Estados, independientemente de su situación geográfica, así como las organizaciones internacionales competentes, tienen el derecho a realizar investigaciones científicas marinas de conformidad con ciertas reglas y principios internacionales (art. 239).
- La tesis hasta cierto punto revolucionaria de que este derecho se reconozca no sólo a los Estados sino también a las «organizaciones internacionales competentes».
- El establecimiento de principios aplicables a la realización de estas investigaciones; o sea que se realicen con fines pacíficos, que se utilicen métodos y medios científicos adecuados, que no interfieran injustificadamente con otros usos legítimos del mar, que respeten los reglamentos establecidos y, por último, que reconozcan que tales actividades no constituirán fundamento jurídico para ninguna reivindicación sobre parte alguna del medio marino o sus recursos (arts. 241 y 242).
- La distinción entre Estados ribereños y Estados investigadores, cada uno de los cuales se encuentra sujeto a un régimen jurídico específico.
- La figura del «consentimiento implícito» (art. 253), merced al cual el Estado investigador puede emprender un proyecto de investigación una vez transcurridos seis meses desde la fecha en que se proporcionó al Estado ribereño la información requerida, de conformidad con el citado texto a menos que:
 - Se niegue el consentimiento.
 - Se descubra que la información suministrada por el Estado

investigador sobre los objetos del proyecto «no corresponde a los hechos claramente evidentes».

- Se solicite información complementaria.
- Existan obligaciones pendientes respecto a un proyecto de investigación realizado con anterioridad por el mismo Estado investigador.

En algunos casos, el Estado ribereño puede rehusar el permiso de forma condicional si hay aprovechamiento económico, si hay perforaciones en la plataforma continental o si se da la construcción de islas artificiales, pero no puede sin embargo negarse si se lleva a cabo en la plataforma continental residual.

Con la regulación de la investigación científica marina en el Convenio de Jamaica se añade, por primera vez en el desarrollo progresivo del Derecho Internacional, una nueva libertad a las cuatro tradicionales del alta mar, muy acorde al signo de los tiempos.

Islas

La definición de una isla, a primera vista, parece un tema simple y sin controversia. Sin embargo, de hecho, los largos debates de la Conferencia del Mar y las anteriores conferencias sobre esta cuestión habrían sido a la vez tan divertidos como decepcionantes para el hombre de la calle. La cuestión, no obstante, no es divertida ni fácil, especialmente ahora, cuando mapas minuciosamente diseñados señalan más de quinientas mil islas en el mundo, que van desde Groenlandia, a la que sólo superan en superficie once países, a millares de islas perdidas y mínimas, muchas de ellas visibles solamente con la marea baja, o que presentan dudas sobre su calificación como tales. Es, sin duda, necesaria una definición legal y a ella se constriñe el texto del Convenio, que le dedica un sólo artículo, el 121, conforme al cual una isla es «una extensión natural de tierra rodeada de agua que se encuentra sobre el nivel del de ésta en pleamar». Definición, por otra parte, casi idéntica a la que aparece en la Convención de Ginebra en 1958 sobre el mar territorial y la zona contigua.

De todas formas, la definición parece incompleta porque no tiene en cuenta las islas formadas por hielos, islas con una capa de hielos permanentes bajo la superficie de la tierra, o islas formadas por montones de desechos de material «natural» depositados por el hombre, pero «conformadas» por la acción del viento y del mar. El método de medida de límites marítimos no es, por tanto, muy claro, por lo que los problemas que se plantean para su aplicación tendrán que ser resueltos por medio de negociación o por el mecanismo para el arreglo de las controversias.

El mar territorial, la zona económica exclusiva y la plataforma continental de las islas serían fijados con arreglo a las disposiciones aplicables a las exten-

siones terrestres, pero las rocas no aptas para mantener habitabilidad humana o vida económica propia no tendrían zona económica exclusiva ni plataforma continental, aunque sí mar territorial y zona contigua. Esto reviste su importancia y puede crear —de hecho los crea— problemas a la hora de establecer las correspondientes delimitaciones.

Aspecto también importante es el de la regulación de las islas artificiales, ya que los notables progresos logrados por la ciencia y la tecnología han permitido al hombre construirlas sobre la superficie del mar con fines científicos, industriales, turísticos, estratégicos, etc. Esta construcción de islas artificiales es un fenómeno reciente, de aquí que no se hablara de ellas para nada en los Convenios de Ginebra de 1958 sobre el Derecho del Mar.

De conformidad con lo dispuesto en el Convenio de Jamaica (artículo 60) en la zona económica exclusiva el Estado ribereño tiene el derecho privativo de construir, así como de autorizar y reglamentar la construcción, explotación y utilización en dicha zona de islas artificiales, además de otras instalaciones y estructuras. Se reconoce que el Estado ribereño tiene jurisdicción exclusiva sobre dichas islas, incluso en materia de disposiciones aduaneras, fiscales, sanitarias, de seguridad y de inmigración. La construcción de dichas islas artificiales será debidamente notificada y se mantendrán medios permanentes para señalar su presencia. Todas las instalaciones o estructuras abandonadas o que queden en desuso deberán ser completamente retiradas.

Cuando sea necesario, el Estado ribereño establecerá alrededor de las islas una zona de seguridad razonable, en la que podrá adoptar medidas necesarias para garantizar la seguridad de la navegación así como en las islas artificiales, de tal modo que el Estado ribereño habrá de determinar la anchura de tales zonas, teniendo en cuenta las normas internacionales pertinentes. Dichas zonas se establecerán de manera tal que guarden la debida relación con la índole y funciones de las islas artificiales y no se extenderán a una distancia mayor de quinientos metros alrededor de éstas, medidas a partir de cada punto de su borde exterior, a menos que lo autoricen las normas internacionales generalmente aceptadas o recomendadas por organismos competentes. Lógicamente todos los buques deberán respetar dichas zonas de seguridad y observar las normas internacionales de general aceptación con respecto a la navegación en la proximidad de las islas artificiales y de las zonas de seguridad. La extensión de estas zonas será debidamente notificada.

El Derecho del Mar se ha pronunciado con claridad en el sentido de que tales islas no poseen un mar territorial propio y que su existencia de ningún modo afecta a la delimitación del mar territorial, de la zona económica exclusiva o de la plataforma continental.

Los distintos textos de negociación que sobre el régimen de islas se manejaron a lo largo de la Conferencia no resultaron totalmente favorables para la

posición española en este aspecto. Sin embargo, se entendió que cualquier modificación en sentido restrictivo de las islas que pudiera surgir de los numerosos intentos de reforma, o mejor dicho de los espacios marítimos de dichas islas, podría ser más perjudicial, por lo que hubo cierto alivio cuando el convenio recogió sin mayores modificaciones el mismo contenido que los anteriores textos de negociación.

(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.

LOS TESTAMENTOS ESPECIALES EN LAS FUERZAS ARMADAS

Juan Manuel DE BLAS Y OSORIO



Introducción



OS militares, debido a su peculiar cometido, tienen en algunas circunstancias unos derechos y unas obligaciones de las que carecen sus conciudadanos. Es decir, gozan de un *status*: régimen jurídico que se determina en consideración de la condición personal del sujeto.

Una de estas singularidades es que sus integrantes pueden dictar testamentos ante determinadas situaciones en caso de ser muy difícil o imposible observar todas las formalidades que en condiciones normales se requieren para que tengan plena eficacia.

Las ocasiones que pueden dar lugar a que se otorguen estos testamentos son muy diversas y pueden presentarse tanto en tiempo de paz como en campaña. Como ejemplos podríamos citar la participación en maniobras militares en el extranjero (con otras naciones u organizaciones), situaciones de riesgo durante los ejercicios o maniobras, transportes marítimos de tropas, etc.

En los casos que hemos citado, así como en otros que vamos a considerar, nuestro ordenamiento jurídico prevé que los militares puedan perfeccionar el acto jurídico de testar con sujeción a determinados preceptos que pasamos a considerar.

La normativa a la que haremos referencia se encuentra en nuestro Código Civil, promulgado en 1889 y modificado por Ley 30/91, de 20 de diciembre de 1991 («BOE» núm. 306, de 23 de diciembre), de «modificación de los testamentos».

Vamos a considerar: el *testamento militar*, aquél que se puede otorgar en determinadas condiciones en las unidades operativas terrestres; el *testamento marítimo*, que es el que se puede perfeccionar ante ciertos acontecimientos que tengan lugar en la mar, ya sean en buques de la Armada, mercantes, pesqueros, embarcaciones de recreo, deportivas, etc.; y, por último, el *testamento hecho en un país extranjero*.

Generalidades

Se va a pretender en las líneas siguientes que los lectores tengan unos conocimientos claros y sencillos sobre lo que es un testamento y sus diversos tipos. Todos los artículos que se van a citar hacen referencia al Código Civil.

Debemos comenzar diciendo que «los derechos a la sucesión de una persona se transmiten desde el momento de su muerte» (art. 657) y la sucesión «se defiere por la voluntad del hombre manifestada en testamento y, a falta de éste, por disposición de la Ley» (art. 658), primando por tanto aquélla sobre ésta.

Como definición, tenemos que testamento «es el acto por el cual una persona dispone para después de su muerte de todos sus bienes o de parte de ellos» (art. 667).

«El testamento puede ser común o especial. El común puede ser ológrafo, abierto o cerrado», conforme nos expresa el artículo 676.

«Se considerarán testamentos especiales el militar, el marítimo y el hecho en país extranjero» (art. 677), los cuales van a ser comentados en este trabajo.

Testamento abierto es aquel en el que «el testador manifiesta su última voluntad en presencia de las personas que deben autorizar el acto, quedando enteradas de lo que en él se dispone» (art. 679). «Deberá ser otorgado ante Notario hábil para actuar en el lugar del otorgamiento» (art. 694). Presenta como casos particulares: el otorgado en peligro inminente de muerte, que precisa «de cinco testigos idóneos, sin necesidad de Notario» (art. 700) y el otorgado en caso de epidemia, que requiere «tres testigos mayores de dieciséis años» y «sin intervención de Notario» (art. 701).

«El testamento es cerrado cuando el testador, sin revelar su última voluntad, declara que ésta se halla contenida en el pliego que presenta a las personas que han de autorizar el acto» (art. 680). En consecuencia, se sabe que existe un testamento, aunque se ignora o desconoce el texto «el testador comparece con el testamento cerrado y sellado, ante el Notario que haya de autorizarlo» (art. 707.2).

«Se llama ológrafo el testamento cuando el testador lo escribe por sí mismo en la forma y con los requisitos que se determinan en el art. 688» (art. 678), el cual nos expresa que el testamento ológrafo «solo podrá otorgarse por personas mayores de edad» y «para que sea válido deberá estar escrito todo él y firmado por el testador, con expresión del año, mes y día en que se otorgue», así como que las «palabras tachadas, enmendadas o entre renglones, las salvará el testador bajo su firma». Este testamento «deberá protocolizarse presentándolo con este objeto al Juez de primera instancia... dentro de cinco años, contados desde el día del fallecimiento» (art. 689).

Como características de los testamentos citaremos: es un acto unilateral, ya que se trata de un negocio jurídico «mortis causa» (art. 667); es individual, pues «no pueden testar dos o más personas mancomunadamente, o en un mismo instrumento» (art. 669); es personalísimo, ya que no puede «dejarse su

formación en todo o en parte al arbitrio de un tercero» (art. 670); es libre, pues «será nulo el testamento otorgado con violencia, dolo o fraude» (art. 673); precisa unas determinadas solemnidades, pues «será nulo el testamento en cuyo otorgamiento no se hayan observado las formalidades establecidas» (art. 687). Finalmente, señalemos que «todas las disposiciones testamentarias son esencialmente revocables» (art. 737).

El texto del testamento tiene que ser en español y caso de que «el testador exprese su voluntad en lengua que el Notario no conozca, se requerirá la presencia de un intérprete, elegido por aquél, que traduzca la disposición testamentaria a la oficial, en el lugar del otorgamiento que emplee el notario. El instrumento se escribirá en las dos lenguas con indicación de cuál ha sido la empleada por el testador» (art. 684).

Puesto que nuestro Código Civil (conforme ya se hizo notar) es una obra del siglo pasado, época en la que no existía la aeronáutica en ninguna de sus formas actuales, hay que entender —es mi opinión— que el concepto buque, siempre que sea posible, se debe extender también a aeronave, adecuándolo a sus circunstancias especiales. Se echa de menos la existencia de una legislación complementaria del Código Civil que nos permita de forma indubitada conocer las normas que en cada caso particular hay que seguir. No obstante, debemos tener en cuenta las distintas situaciones en las que pueden encontrarse los posibles testadores embarcados en la aeronave, las cuales no son diferentes de las acaecidas en el Ejército de Tierra o a bordo de los buques de la Armada.

Testamento militar

Podemos decir que tiene un origen muy remoto, pues ya existía en la época romana (1). Se hace referencia al mismo en la «Novísima Recopilación de las Leyes de España», de tiempos de Carlos IV, en la que se cita un Decreto de Felipe V recordando este tipo de testamento (2).

(1) Algunas opiniones señalan que procede del que otorgaban los soldados con ciudadanía romana y según otros de los de los extranjeros que formaban parte del ejército romano. No era, por tanto, un privilegio, sino que se justificaba por los «riesgos de la campaña a los que están expuestos los militares» según nos dice Ulpiano (Digesto). De ello nos habla el coronel de Intervención de la Defensa don Torcuato Miranda Lao («La Notaría Naval y el Cuerpo de Intervención», REVISTA GENERAL DE MARINA, mayo 1991), señalando que es «una singularidad motivada por las circunstancias en que tiene lugar».

(2) Don Felipe V, en Aranjuez, por Decreto de 9 de junio de 1742 y Don Fernando VI, en Buen Retiro, por otro de 25 de marzo de 1752 «Fuero y privilegio de los militares para hacer sus testamentos», establecen «no obstante que por ordenanza de 28 de abril de 1739 tuve por bien de declarar el modo y solemnidades con que deben testar los militares, y que la Justicia ordinaria conociese de sus testamentos, inventarios y abintestatos más bien informado ahora por

El primero de los artículos del Código Civil que nos habla del testamento militar es el 716, en el que establece «en tiempo de guerra, los militares en campaña, voluntarios, rehenes, prisioneros y demás individuos empleados en el ejército, o que sigan a éste, podrán otorgar su testamento ante un oficial que tenga por lo menos la categoría de Capitán». Vamos a analizarlo: el texto nos dice que tiene que ser «en tiempo de guerra». Se entiende que tiene que ser el caso de guerra formalmente declarada.

«Los militares en campaña», con ello se hace alusión únicamente a las fuerzas terrestres separadas o alejadas de su Cuerpo Principal o bien, en el caso de la Armada, a una Armada o buque suelto (de guerra) en alta mar. Hay que entender que esta norma se extiende al tiempo que duran las operaciones militares y comprende únicamente a los integrantes de las Fuerzas Armadas (ya veremos más adelante que este mismo artículo extiende la posibilidad de otorgar este testamento especial a otras personas que no son los militares). Como ejemplo de campaña podemos citar tropas destacadas en el extranjero, Armada o buque de guerra en navegación, etc.

Por «voluntario» se entiende a aquellos que con este nombre acompañan al Ejército, pero que no se integran en el mismo. «Rehén» es la persona que queda en poder del enemigo en concepto de prenda o garantía, mientras está pendiente un ajuste o tratado; como consecuencia está privado de su libertad ambulatoria.

«Prisionero» es el militar o cualquier otra persona que en la guerra cae en poder del enemigo.

Por «empleados en el Ejército» se señala al personal civil (contratado o no) al servicio de la administración militar.

El testamento militar ordinario puede ser abierto o cerrado. El abierto se otorgará «ante un oficial que tenga por lo menos la categoría de Capitán» (art. 716, párrafo 1.º). Se exceptúa de esta solemnidad:

- «Si el testador estuviese enfermo o herido», en este caso «podrá otorgarlo ante el Capellán o Facultativo que le asiste» (art. 716, párrafo 3.º).
- «Si estuviere en un destacamento», en esta situación podrá otorgarlo «ante el que lo mande, aunque sea subalterno» (art. 716, párrafo 5.º).

Es muy importante señalar que hay que dejar constancia de la fecha y lugar de su otorgamiento, pues ella constituirá, entre otras cosas, la prueba de su necesidad.

el Consejo de Guerra de los perjuicios que se siguen en la práctica de lo dispuesto en la referida ordenanza, y de los inconvenientes que produciría su observancia, tanto a mi servicio como a la profesión militar y honor de ella: he resuelto, se observe la costumbre antigua en cuanto a los militares usen de sus privilegios y fuero al tiempo de hacer sus testamentos, no sólo estando en campaña sino en otra cualquier parte, siempre que gocen de sueldo; y que se recoja y anule enteramente la citada ordenanza de 28 de abril de 1739».

El testamento militar ordinario cerrado ha de tener en cuenta que «se otorgará ante el oficial que tenga al menos la categoría de Capitán y dos testigos idóneos, observándose las solemnidades del testamento cerrado común, debiendo firmar todos ellos el acta de otorgamiento, como así mismo el titular, si pudiera» (art. 721).

El testamento militar extraordinario tiene lugar ante situaciones críticas como «durante una batalla, asalto, combate y generalmente en todo peligro próximo de acción de guerra» (art. 720). El testamento redactado en estas circunstancias también puede ser abierto o cerrado.

Estimo que el legislador ha querido distinguir diversas situaciones: batalla, asalto y combate, cuando en la expresión que después cita «todo peligro próximo de acción de guerra», se configuran dichas situaciones y otras no previstas entonces, como ataque aéreo o artillero, aproximación al enemigo con los riesgos que ello pueda reportar, con lo que haremos referencia a los posibles daños a los combatientes.

De todas formas, como nos señala el coronel Almirante en su célebre diccionario (3), así como nos expresa el Diccionario de la Lengua de la Real Academia, podemos decir:

- Batalla: se entiende por tal a la pelea de un ejército con otro, tomando parte más o menos activa todo el grueso de cada uno, o bien de una Armada naval con otra.
- Combate: es la acción bélica en la que intervienen fuerzas militares de alguna importancia o pequeños grupos de ejércitos.
- Asalto: es acometer impetuosamente, repentinamente o por sorpresa y de forma decidida una plaza o fortaleza para entrar en ella.

Hoy día, es mi opinión que hay que extender estos conceptos que estamos analizando a cualquier otra circunstancia en la que se corra el peligro de muerte. Así tenemos: los reconocimientos neutrales en países beligerantes, escoltas de armas, víveres en zonas de guerra, etc.

Es tan amplia la posibilidad de otorgar el testamento abierto en estas circunstancias, que incluso se admite la fórmula de que sea «de palabra ante dos testigos» (art. 720, párrafo 1.º). Si el testador falleciere, el testamento «habrá de ser formalizado por los testigos ante el Auditor de guerra o funcionario de justicia que siga al Ejército» (art. 720, párrafo 3.º).

Como Auditor de guerra, hoy día se entiende al Cuerpo Jurídico Militar integrante de los Cuerpos Comunes de la Defensa, según Ley 17/89, reguladora del Régimen del Personal Militar Profesional.

(3) *Diccionario Militar*, obra del coronel de Ingenieros don José Almirante, publicada en Madrid en 1869. Imprenta y Litografía del Depósito de la Guerra.

Posteriormente el testamento «se remitirá al Cuartel General» (art. 718). Entiendo que debe tomarse por tal al Cuartel General de Tierra, Armada o Aire.

Por el contrario, el testamento quedará ineficaz «si el testador se salva del peligro en cuya consideración testó» (art. 720, párrafo 2.º).

El testamento militar extraordinario también puede ser cerrado. En este caso se otorgará ante un «oficial y dos testigos» (art. 721). Dadas las formalidades que hay que tener en cuenta para otorgar este tipo de testamento, es justo apreciar los obstáculos que pueden presentarse en muchas ocasiones para su formalización, al no ser posible que se cumplan fácilmente alguno de los requisitos exigidos por la ley (cerrar y sellar, etc.) para este tipo de testamentos.

Todos los testamentos militares, una vez debidamente perfeccionados, se remiten con la «mayor brevedad posible al Cuartel General, y por éste al Ministerio de la Guerra» (art. 718). Hoy día esta expresión estimo que debe entenderse como «Cuartel General de Tierra, Armada o Aire» y «Ministerio de Defensa».

Testamento marítimo

Se justifica la existencia de este testamento por la posibilidad de querer testar una persona encontrándose ésta alejada, por razones de navegación, o sea, durante una travesía marítima, de los lugares donde se puede otorgar un testamento normal.

Las situaciones que originan esta clase de testamentos son muy variadas. Como hemos indicado, cualquier persona durante una travesía marítima podrá realizarla; como ejemplos de actualidad podemos citar: el caso de tropas en transporte, ya sea en buques de guerra o militarizados, buques de la Cruz Roja, etcétera.

En nuestro Derecho Histórico aparece el testamento marítimo considerado desde tiempos remotos. Así:

- 1— En las «Ordenanzas del Buen Gobierno de la Armada del Mar Océano», de 24 de enero de 1653, se hace mención de este tipo de testamentos.
- 2— Las «Ordenanzas de Su Majestad para su Real Armada», de 1748 (época de Fernando VI), le dedica a los testamentos el Título IV del Tratado Sexto y señala entre otras cosas «a todo aquel que gozare de fuero de Marina... lo gozará también en punto de testamentos, con los mismos privilegios que sobre esta materia están declarados a todos los militares» (art. 1), es decir, que se reconoce esta especialidad por razón de la persona aforada e independientemente de las circunstancias en que se encuentre. Hoy día juega este testamento de forma distinta, ya que se puede acoger a él toda persona al concurrir en ella las situaciones objetivas que se indicarán más adelante.

- 3— En las «Ordenanzas Generales de la Armada Naval» de 1793 (tiempos de Carlos IV) de la que solamente se publicó la primera parte («Sobre la gobernación militar y marinera de la Armada en general, y uso de sus fuerzas en la mar»), se hace referencia a los testamentos marítimos, tanto en el título dedicado al comandante de un navío u otra embarcación (4), como en los dedicados al contador (5) y al capellán (6).
- 4— Las «Reales Ordenanzas de la Armada» actualmente en vigor (Decreto 1024/84, de 23 de mayo) no mencionan los testamentos.

Los testamentos marítimos se estudian en los artículos comprendidos entre el 722 y el 731 del Código Civil. Son estos artículos los que vamos a considerar.

El artículo 722 expresa: «los testamentos abiertos o cerrados, de los que en un viaje marítimo vayan a bordo, se otorgarán...»; vemos, por tanto, que se establecen dos condiciones. Una es subjetiva, al hacer referencia a las personas «que vayan a bordo» (de un buque), y otra objetiva «durante un viaje marítimo», o sea, durante una travesía, puesto que en caso contrario se podría perfeccionar el testamento en tierra, es decir, en un lugar donde se pueden cumplir todos los requisitos que exige la ley. Naturalmente, al concurrir ambos motivos, no se hace posible observar las solemnidades que precisa el testamento común.

Continúa dicho artículo y distingue dos casos: que el buque sea de guerra o mercante. Si es de guerra, se otorga «ante el contador o el que ejerza sus funciones, en presencia de dos testigos idóneos». De acuerdo con el Reglamento del Cuerpo Administrativo de la Armada de 16 de febrero de 1855, que es el que estaba en vigor en la época en que se promulgó el Código Civil, se empleó la palabra contador. Posteriormente y tras varias vicisitudes que no vamos a comentar, se llega a la separación —hace unos sesenta años— de las funciones del Cuerpo de Intendencia y de Intervención. De conformidad con lo manifestado, el art. 4.b del Decreto 3441/75, de 5 de diciembre, por el que se establece «la organización y funciones de la Intervención Militar en la Armada», corresponde desempeñar la Notaría Naval al citado Cuerpo de Intervención Militar, tanto en tiempo de paz

(4) Así, el artículo 179 del Tratado 3.º, Título I, al estudiar las funciones del comandante dice «ha de merecer una particular atención... que cuando se agraven los enfermos otorguen sus testamentos ante el contador con asistencia de un oficial y del capellán...».

(5) Art. 23, Tratado 3.º, Título II, que al considerar al contador de un baxel expresa que «habrá así mismo en todo baxel de mi Armada un contador, sea de navío o de fragata... a quien se le hará entrega de... los testamentos...».

(6) Art. 25, Tratado 3.º, Título II, con referencia al capellán manifiesta «visitará y asistirá a los enfermos... persuadiéndolos con tiempo a la expedición de sus obligaciones christianas en caso de riesgo de la vida, comprehendida la de los testamentos...».

como de guerra y únicamente en el caso «de las unidades a flote cuando están navegando» recae esta obligación en el «más caracterizado del Cuerpo de Intendencia del buque» (7) (8).

Por este motivo, y dadas las misiones que hoy día desarrollan nuestras Fuerzas Armadas, soy de la opinión de que en los teatros de operaciones, ya sea en tierra o en la mar, se integre en los efectivos militares operativos a personal del Cuerpo de Intervención, dándose así cumplimiento a la Ley 17/89 «reguladora del Régimen del Personal Militar Profesional», que atribuye la Notaría Militar al citado Cuerpo de Intervención.

Finalmente señalemos «que el Comandante del buque, o el que haga sus veces, pondrá además su V.º B.º», es decir, que el mando de la unidad dará fe de la firma del jefe u oficial de Intendencia ante quien se ha otorgado el testamento.

En los buques mercantes, la persona que «autorizará el testamento es el Capitán o el que haga sus veces». También se requerirá la asistencia de dos testigos idóneos.

Los testamentos marítimos (abiertos o cerrados) «caducan pasados cuatro meses contados desde que el testador desembarque en un puerto donde pueda testar en la forma ordinaria» (art. 730).

Los testamentos marítimos se clasifican, atendiendo a las distintas situaciones en que puede verse la persona que quiere testar, en ordinario y extraordinario.

El testamento ordinario es aquel que se otorga durante una navegación sin que durante la misma se produzca algún acaecimiento descollante o relevante.

Puede ser abierto o cerrado y «serán custodiados por el Comandante o por el Capitán y se hará mención de ellos en el Diario de Navegación» (art. 724). En los buques de guerra se entiende que dicho acaecimiento se debe hacer constar en el cuaderno de bitácora.

Si el testamento fuese ológrafo, al ignorarse su existencia, no podrá tomarse ninguna medida cautelar que evite su desaparición o deterioro. Cuando sea conocido, se observará el mismo tratamiento que corresponde a dicho tipo de testamentos (art. 689).

Tanto si el testamento es abierto como si es cerrado se tendrán en cuenta los requisitos y las formalidades que ya hemos señalado en el epígrafe anterior al considerar el testamento militar ordinario.

Si el primer puerto de arribada fuese nacional, «el Comandante o el Capitán entregará el testamento original, cerrado y sellado, a la Autoridad marítima local, con copia de la nota tomada en el Diario (art. 726, párrafo 1.º). Esta auto-

(7) El Reglamento mencionado del Cuerpo Administrativo de la Armada nos habla de los contadores de navío de primera clase, contadores de navío y contadores de fragata. Entre otras cosas especifica las plantillas de destinos del Cuerpo Administrativo de la Armada.

(8) Art. 4.b «corresponde al Cuerpo de Intervención el ejercicio de la fe pública de la Armada, salvo en las unidades a flote navegando, en las que desempeñará tal cometido el Jefe u Oficial de Intendencia más caracterizado a bordo, o quien, en su defecto, desempeñe sus funciones».

ridad «lo remitirá todo sin dilación al Ministerio de Marina» (hoy día se entiende por Cuartel General de la Armada) de conformidad con el artículo 726, párrafo 2.º.

Por el contrario, si el primer puerto de arribada fuese extranjero y existe en el mismo «Agente diplomático o consular de España», se le hará entrega de «copia del testamento abierto o del acta de otorgamiento del cerrado, y de la nota tomada en el Diario» (art. 725, párrafo 1.º). El texto es claro: es necesario que sean un agente diplomático o consular, no gozando de dicha atribución ninguna otra persona, aunque esté en un puerto representando a España.

De la recepción de los documentos el agente diplomático o consular «dará acuse de recibo y los remitirán éstos al Ministerio de Marina» (art. 725, párrafo 3.º) (hoy día Cuartel General de la Armada). También «el Comandante o Capitán que haga la entrega recogerá del agente diplomado o consular certificación de haberlo verificado, y tomará nota de ello en el Diario de Navegación» (art. 725, párrafo 4.º).

El testamento marítimo extraordinario es el que se origina como consecuencia de concurrir circunstancias excepcionales, es decir, que incluyan la existencia de un peligro grave y que afecte a alguna de las personas que se encuentran a bordo del buque, ya sea en calidad de dotación, tripulación o pasajeros.

El Código nos dice, refiriéndose a este tema (art. 731): «si hubiese peligro de naufragio será aplicable a las tripulaciones y pasajeros de los buques de guerra o mercantes, lo dispuesto en el artículo 720», es decir, lo ya analizado como testamento extraordinario militar. Conforme ya vimos, el testamento se puede hacer de palabra y ante dos testigos.

Se dice «peligro de naufragio», el cual puede tener lugar tanto en tiempo de paz como de guerra.

El peligro que puede dar lugar a otorgar esta clase de testamentos es muy diverso. En tiempo de paz, entre otros, citaremos: buque que transportando materias clasificadas como peligrosas (inflamables, tóxicas, etc.) tenga que navegar por aguas donde existe un conflicto bélico (aunque el buque arbole bandera neutral), los casos de naufragio (pérdida o ruina del buque), de colisión, varada, incendio a bordo, buque que se encuentra en condiciones difíciles de navegar, ya sea por motivos meteorológicos (temporal, etc.), por desplazamiento de la carga con peligro para la propia embarcación, etcétera.

En tiempo de guerra se sobreentiende que se pueda otorgar en toda clase de acciones navales: de superficie (buque/buque, ataque a un convoy, buque/tierra), submarino o aéreo. También incluye los casos de navegación por aguas peligrosas, rastreo de minas, etcétera.

Testamento hecho en país extranjero

Finalmente, unas consideraciones sobre el testamento hecho «en país extranjero», del que nos hablan los artículos 732 al 736.

En esta situación de «país extranjero» se puede encontrar cualquier miembro de las Fuerzas Armadas por necesidades de servicio. Como ejemplos citaremos: comisiones de servicio, cursos que se realicen en otras naciones, etcétera. Especial relieve tiene el caso de grupos de las Fuerzas Armadas actuando en misiones de paz fuera de España, etc.

Si bien es cierto que en varias de las situaciones indicadas, y en otras similares que podríamos citar, se puede otorgar el testamento en dicho país siguiendo sus propias regulaciones, sin embargo, el miembro de las Fuerzas Armadas puede elegir entre emplearlo o bien valerse de los procedimientos que hemos reseñado anteriormente.

«Los españoles pueden testar fuera del territorio nacional, sujetándose a las formas establecidas por las leyes del país en que se hallen» (art. 732, párrafo 1.º). Con ello se indica que los requisitos y solemnidades que hemos mencionado pueden ser diferentes en otros países. Sin embargo, hay que tener presente que el testamento mancomunado (testar varias personas en un mismo instrumento), permitido en otras legislaciones, no lo está en la nuestra, conforme expresa el artículo 733.

Sí en cambio «podrá hacer testamento ológrafo con arreglo al art. 688», ya comentado, «aun en los países cuyas leyes no admitan dicho testamento» (art. 732, párrafo 3.º).

También puede otorgar «su testamento, abierto o cerrado, ante el funcionario diplomático o consular de España que ejerza sus funciones notariales en el lugar del otorgamiento», conforme nos señala el artículo 734, párrafo 1.º.

«El Agente diplomático o consular remitirá, autorizada con su firma y sello, copia del testamento abierto, o del acta de otorgamiento del cerrado al Ministerio de Estado» (art. 735), hoy día de Asuntos Exteriores.

También es interesante señalar que «podrán testar (los españoles) en alta mar durante su navegación en buque extranjero, con sujeción a las leyes de la Nación a que el buque pertenezca» (art. 732, párrafo 2.º).

No quiero terminar este trabajo sin hacer mención del decreto de 25 de septiembre de 1941, en el que debido a la presencia de fuerzas españolas en el extranjero, se facultó al jefe u oficial Interventor de fuerzas expedicionarias para autorizar toda clase de actos o contratos que requieran intervención judicial. En este decreto, entre otras cosas, se señala «que sin perjuicio de lo dispuesto en el Código Civil respecto a los testamentos, los españoles que formen parte de fuerzas expedicionarias, y mientras estén en campaña, podrán otorgar toda clase de actos y contratos que requieran intervención notarial ante el jefe u oficial Interventor de la Unidad Superior a que pertenezcan» (art. 1.º). En su artículo 2.º expresa que para que dichos instrumentos públicos tengan validez en España «deberá certificar la legitimidad de las copias el jefe de Estado Mayor de las tropas expedicionarias».

VIGÉSIMO QUINTO ANIVERSARIO DE LA CREACIÓN DEL CESIA

José Luis MARTÍNEZ PALOMO
Teniente coronel de Intendencia



AN pasado ya más de veinticinco años y quizás para el amable lector la fecha de 17 de agosto de 1970 no le diga nada, incluso a muchos de nosotros que ya en aquel momento pertenecíamos a la Armada. Esta fecha es la de la firma, por el entonces ministro de Marina almirante Baturone, de la Orden Ministerial de creación del Centro de Estudios Superiores del Cuerpo de Intendencia de la Armada (CESIA).

El preámbulo de la citada disposición establecía:

«La reestructuración orgánica de la Armada que está siendo establecida paulatinamente y que ha coincidido con una evolución general de la estructura económico-administrativa del Estado, la cual se ha traducido en una serie de modificaciones de la legislación, aconseja la adopción de una serie de medidas tendentes a lograr que el personal del Cuerpo de Intendencia de la Armada, al que caben importantes misiones en el conjunto funcional de ésta, pueda mantener actualizados en todo momento, en la medida y extensión necesarias, sus conocimientos profesionales a lo largo de las distintas etapas de su carrera.»

«La solución para lograrlo es la creación de un Centro de Estudios que se encargue de impartir ordenadamente las enseñanzas necesarias.»

«En su virtud, a propuesta de la Intendencia General, previa conformidad de la Dirección de Enseñanza Naval y del Estado Mayor de la Armada, vengo a disponer:

»Artículo 1.º

Se crea el Centro de Estudios Superiores de Intendencia de la Armada, clasificado como Escuela de Grado Superior, al que se encomienda la misión de completar y perfeccionar los conocimientos profesionales de los Jefes y Oficiales del Cuerpo de Intendencia.»

Se crea pues este Centro al comienzo de la década de los años setenta, con la misión de desarrollar diferentes tipos de cursos:

- Cursos para coroneles.
- Cursos de formación para comandantes.
- Los cursos de especialización que se le encomienden.
- Los cursos y seminarios, monográficos o especiales, que puedan ordenarse.

Cursos realizados

Desde su constitución, el centro ha desarrollado una misión muy importante dentro del Cuerpo y cuyo resumen podríamos mencionar:

De agosto de 1970 a julio de 1995

- Número de cursos realizados 97
- Número de alumnos que han pasado por este Centro 733

El cuadro de Distribución de Cursos detalla estos datos, con expresión del tipo de curso, denominación, a quiénes han sido dirigidos, así como el número de alumnos que los han cursado.

Observando el citado cuadro se puede deducir lo siguiente:

1.º La suma de todos los Cursos de Especialidades «Legal-Económico-Financieras» ha sido de diez, al igual que la de todos los realizados en la Especialidad de Aprovisionamiento y Transportes. Hasta tal punto existe equilibrio que el número de alumnos de esta última (68) supera en uno a las otras Especialidades.

2.º Las especialidades de Vestuario-Técnica Textil y Bromatología y Subsistencias no han tenido una especial relevancia, pues el número de alumnos formados en éstas ha sido de 13 jefes y oficiales en los 25 años.

3.º Los cursos de Perfeccionamiento adquirieron gran importancia, siendo de destacar el de comandantes (denominado hasta el que hizo el número XIX, de «Formación de Comandantes») y a los que han asistido un total de 237 alumnos, que son hoy generales, coroneles, tenientes coroneles y comandantes.

4.º El resto de los cursos no han tenido un carácter permanente, siendo convocados según las necesidades concretas surgidas.

Presente del Centro

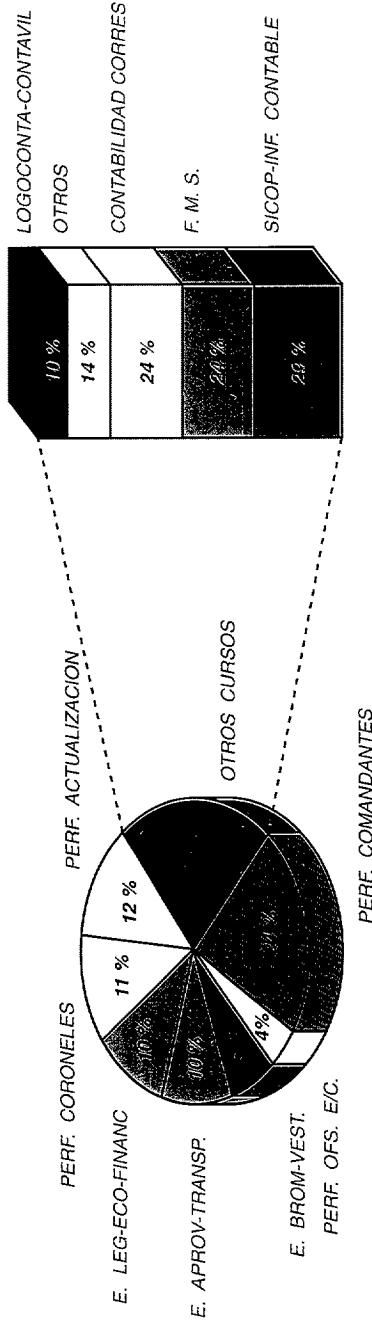
La Ley 17/89, Reguladora del Régimen del Personal Militar Profesional, dispone que:

«La Enseñanza Militar de Perfeccionamiento tiene como finalidad *capacitar al Militar para el desempeño de cometidos de categorías o empleos superiores, propocionándoles un mayor grado de especialización*, facultarle para el

DISTRIBUCIÓN CURSOS CESIA
Agosto 1970-julio 1995

TIPO	NOMBRE DEL CURSO	Coroneles	Ttes. Cor.	Comandantes	Capitanes	Tenientes	N.º cursos	Total alumnos
ESPECIALIDAD	Económico-Financiera			X	X		3	26
ESPECIALIDAD	Económico-Legal			X	X		4	26
ESPECIALIDAD	Aprovisionamiento y Trans.			X	X	X	10	68
ESPECIALIDAD	Contab. y Orden. de Pagos			X	X		3	15
ESPECIALIDAD	Vestuario y Técnica Textil			X	X		2	4
ESPECIALIDAD	Bromatología y Sub.			X	X		4	9
APTITUD	Gestión de Recursos			X			1	6
PERFECC.	Coroneles	X					11	30
PERFECC.	Comandantes		X	X			23	237
PERFECC.	Control de Gestión		X	X	X		2	18
PERFECC.	Contab. correspondencia				X		5	35
PERFECC.	Oficiales (E/C)						4	19
PERFECC.	Actualización	X	X				12	97
PERFECC.	SICOP e Informat. Contable					X	6	66
PERFECC.	FMS			X			5	57
PERFECC.	Logoconta/Contavil				X		2	20
TOTAL							97	733

DISTRIBUCIÓN DE CURSOS CESIA
 Agosto 1970 - julio 1995



CURSOS VARIOS

CURSOS

CES - 2

CESIA - 1996

desempeño de actividades en áreas concretas y ampliar o actualizar los conocimientos requeridos para el desarrollo de la profesión militar.»

«Existirá una oferta de especialización continuada que incluirá los cursos de preparación profesional progresiva que sean necesarios. Las bases que regulan su convocatoria especificarán la definición del curso, grado de especialización requerido para acceder a él y aptitud que se alcanzará en el mismo, así como los requisitos exigidos y las condiciones de vinculación, fundamentalmente las incompatibilidades entre especialidades y la obligatoriedad de ejercer la especialidad correspondiente por unos períodos de tiempo determinados.»

Como consecuencia de la implantación de un único curso obligatorio para ascenso a oficiales generales y a oficial superior y para coroneles y capitanes, respectivamente, realizados actualmente en la Escuela de Guerra Naval en unión del resto de los Cuerpos de la Armada de Escala Superior, dejan de tener sentido los cursos destinados a coroneles y comandantes que el artículo 3.º de la O. M. de creación del CESIA contempla, y que a lo largo de su historia ha sido la razón fundamental del centro desde su inicio.

Si contemplamos el escalafón de enero de 1994 en los empleos de comandantes, capitanes y tenientes del cuerpo de Intendencia con alguna especial preparación técnica, podemos obtener las conclusiones siguientes:

	N.º total	Especialidad*	Aptitud*
Comandantes	84	27	0
Capitanes	107	1	1
Tenientes	30	0	0

* Tanto las especialidades como las aptitudes están referidas a las propias del Cuerpo y realizadas en el CESIA (se excluyen Analistas de Sistemas y Aprovisionamiento de Aeronaves).

A la vista de todo lo expuesto, era evidente entonces que la misión del CESIA debería ir por otros derroteros en adelante.

Por ello la Dirección del centro, a propuesta de la Jefatura de Estudios, propone un plan para cuatro años (1994-1998) en el que podrán desarrollarse las especialidades y aptitudes que aun no estando aprobadas mediante la disposición ministerial correspondiente sí lo están por la Dirección de Enseñanza Naval, y que desde el curso escolar 1994-1995 irán desarrollándose. Éstos son:

Especialidades:

- Técnicas de Aprovisionamiento y Transportes (TAT).
- Técnicas Presupuestarias, Contables y Auditorías (TPA).
- Técnicas Contractuales y de Adquisiciones (TCA).

Aptitudes:

- Programas Internacionales (API).
- Gestión de Recursos (AGR).
- Contabilidad (ACN).
- Aprovisionamiento de BUIs (AAP).
- Bromatología y Subsistencias (ABS).
- Vestuario y Técnica Textil (ATX).
- Contratación (ACO).

Todos estos cursos tienen dos fases:

Fase de correspondencia

Especialidad (5 meses).
Aptitud (6 semanas).

Fase de presente

Especialidad (4 meses).
Aptitud (5 semanas).

Como resultado de ello, y puesto en marcha un proyecto para cuatro años de Especialidades y Aptitudes, podemos expresar que se han celebrado ya los siguientes cursos:

Cursos 1995-1996

I Aptitud de Aprovisionamiento de BUIs (AAP).....	12 alumnos.
I Aptitud de Programas Internacionales (API).....	12 alumnos.*
II Aptitud de Aprovisionamiento de BUIs (AAP).....	6 alumnos.
I Espec. Técnicas Presupuestarias, Contables y Auditorías (TPA)..	14 alumnos.*

* En cada uno de estos cursos han sido alumnos un oficial del Ejército de Tierra y otro del Ejército del Aire.

Curso 1996-1997

Para este curso escolar, recientemente aprobado por la DIENA, se realizarán para el personal siguiente:

VIGÉSIMO QUINTO ANIVERSARIO DE LA CREACIÓN DEL CESIA

CURSOS	EMPLEOS	FECHAS
II Aptitud de Programas Internacionales	Comtes. y caps.	16.09.96-13.12.96
XI Especialidades Téc. Aprov. y Transp.	Caps.	16.09.96-20.06.97
III Aptitud de Aprovisionamiento de BUIs	Ttes. y caps.	28.10.96-21.02.97
I Aptitud de Contratación	Comtes. y caps.	31.03.97-20.06.97

Futuro del Centro

La Ley Reguladora del Régimen del Personal Militar Profesional expone que las enseñanzas de las especialidades complementarias y los cursos de carácter general se podrán desarrollar en cualquier centro, docente o no, de carácter militar o civil. Asimismo se crearán escuelas que impartan enseñanzas correspondientes a especialidades complementarias cuando los cursos tengan una periodicidad estable, se refieran a materias de interés militar y razones de coste y eficacia lo aconsejen.

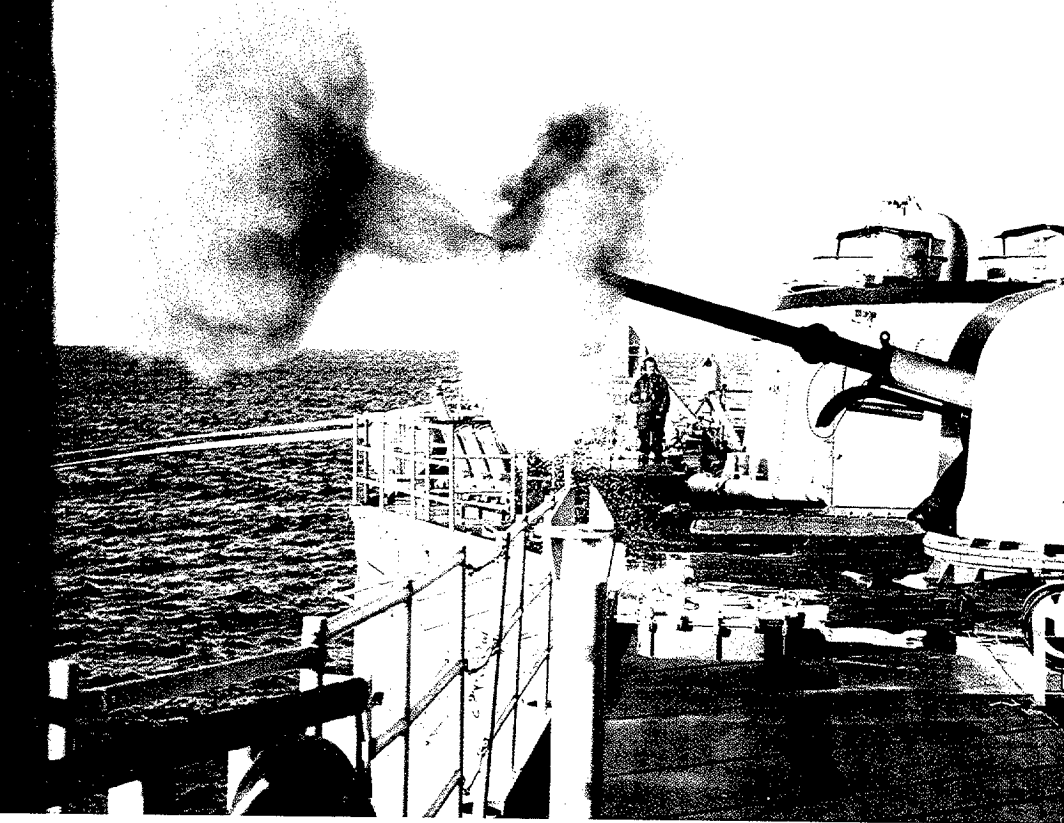
El artículo 12 de la O. M. por la que se constituyó el centro expone que los planes de estudios que se desarrollen deberán considerarse continuación y complemento de los realizados inicialmente en la Escuela Naval Militar.

La Enseñanza de Formación para el oficial de Intendencia descansa en la Escuela Naval Militar y así deberá continuar, mientras que la de Perfeccionamiento deberá residir en el CESIA, como ha sucedido hasta ahora, por ser el único centro de estudios para la Escala Superior del Cuerpo de Intendencia de la Armada.

La formación previa al ingreso en la Escuela Naval Militar de los oficiales de Intendencia en la universidad, en donde han obtenido las licenciaturas de Ciencias Económicas y de Derecho, deberá hacer reconsiderar los planes de estudio de la Escuela Naval Militar, haciendo quizá más hincapié en una formación naval y militar. Asimismo el CESIA deberá, dentro de unos años, impulsar en la Enseñanza de Perfeccionamiento las especialidades y aptitudes que sean menos afines a la formación universitaria recibida antes de su ingreso en la Armada.

BIBLIOGRAFÍA

- Ley 17/89, de 19 de julio, Reguladora del Régimen del Personal Militar Profesional.
 Creación del Centro de Estudios Superiores de Intendencia de la Armada. O. M. 585/70, de 17 de agosto.
 Reglamento del Centro de Estudios Superiores de Intendencia de la Armada. O. M. 1102/78 (D), de 30 de noviembre.
 Base de datos de la Jefatura de Estudios del CESIA.



Fuego de artillería. Autor: Enrique Rodríguez Tomás.

LA INTENDENCIA NAVAL ESPAÑOLA A TRAVÉS DE LA HISTORIA

José María BLANCA CARLIER



Antecedentes



ON la unión de las Armadas de Castilla y de León bajo el reinado de Fernando III el Santo, encontramos en sus galeas y naos oficiales de «cuenta y razón». A estos oficiales, en 1251, el rey Alfonso X el Sabio les denominaría «Omes del Rey».

Años después, en 1258, el 7 de septiembre, se publican las «Ordenanzas para la Policía y gobierno de las embarcaciones de Barcelona», redactada por los prohombres de mar de dicha ciudad y confirmadas por el rey Jaime I en dicho día.

Refiriéndose a los «escribanos» dice: «Ordenamos que toda nave o leño lleve escribano en cada viaje, el cual no escribirá cosa alguna en el libro de la embarcación si no estuvieren presentes ambas partes, el Patrón y los Mercaderes o el Patrón y sus Marineros. Si los patrones no quisieren llevarlo, no podrán salir de Barcelona o de otro paraje, hasta que tomen al dicho escribano si pudiesen hallarlo».

El 5 de enero de 1354 se decretan las «Ordenanzas Navales de la Corona de Aragón», firmadas por el rey Pedro IV el Ceremonioso, en las que ya se trata de los veedores y escribanos.

El veedor asumía las funciones de inspector general y las de intendente, como representante de la Hacienda.

El personal administrativo de Aragón tenía las categorías siguientes:

Jefe superior o veedor.

Escribano de Mesa Real: segundo jefe en tierra, para formar las dotaciones o intervenir en las operaciones de contabilidad.

Escribano Real: iba a bordo de los buques con el almirante, interviniendo en las operaciones administrativas de a bordo, escrituras, requerimientos, pagos, inventarios, etc.

Escribano de Galeones y Flotas: autorizaba las operaciones que el general de Galeones o su auditor efectuaban en el transcurso del viaje.

Escribano de Galeras: ejercía en ellas la acción fiscal de la Hacienda en lo referente a la administración y contabilidad.

Escribano de Naos: embarcaba en los buques mercantes para tomar razón de los fallecidos a bordo y autorizar los testamentos e inventarios.

Escribano de Ración: ejercía las mismas funciones en los barcos de guerra, siendo su principal misión la cuenta y razón de las raciones a cargo del maestro de los víveres y pertrechos.

El año 1500 se denominan veedores generales a los que dirigen la administración naval, desapareciendo las denominaciones de tenedor de las Reales Atarazanas (Sevilla) y escribano de la Real Armada. Asumían también el mando de galeras o escuadras.

El 15 de enero de 1568 se dictan las instrucciones para el régimen de la Armada de Felipe II. Dicen en su artículo 41: «La cuenta y razón de lo que toca al sueldo de la Armada y gente de ella y de nuestras galeras, así como las que anduvieren por nuestra cuenta propia y del subsidio, y de lo uno y de lo otro, y distribución del dinero y de las vituallas, bastimentos y municiones, y compras de ellos, y todo lo demás tocante y concerniente a ésta; dejando que la tengan de sus libros todos los Veedores, Contadores y Proveedores».

El 21 de enero de 1594 se publica una instrucción de 36 capítulos que detalla los deberes y atribuciones de los veedores de las Armadas y de los veedores de Flotas.

El 25 de mayo de 1596 se dispuso que «con objeto de que el Veedor y Contadores de las Armadas y Flotas pudiesen ejercer sus cargos con la debida Independencia de aquellos a quienes debían fiscalizar e intervenir, no se les podía prender por los Generales, así como que los Auditores puedan conocer las causas contra aquéllos, limitándose a dar cuenta a S. M. de los excesos que cometieran en el ejercicio de sus funciones».

El 23 de mayo de 1602 una real cédula destaca que a los veedores seguían en autoridad los contadores, que tenían las mismas preeminencias que los anteriores como jefes administrativos y estaban encargados de «hacer listas, asentarlas, asistir a los pagamentos, despachar libranzas y tener libros de la Razón de todo».

El 24 de enero de 1633 se firmaron las Ordenanzas de la Armada del Océano, y fijábase en ellas el cargo de veedor general de la Real Armada de la Guardia de la carrera de Indias, que era en la época el oficio más preeminente de la administración marítima.

Durante el siglo XVII muchos de estos veedores generales asumen el mando de escuadras, falleciendo algunos en acto de servicio, como don Francisco Alfaro, que en marzo de 1672 muere a bordo de la fragata *San Antonio*, durante el combate y rendición del navío francés *Santiago*, hundido en Cádiz.

El 14 de junio de 1677 Carlos II expide una real cédula confirmando la existencia de los siguientes empleos, especificando los deberes y derechos de cada uno: veedores generales, veedores de escuadras, comisarios, contadores, proveedores, tenedores, pagadores y maestros.

El 6 de junio de 1705 es nombrado intendente de Marina y ministro nato de la Junta General de Comercio don Ambrosio Daubenton. El puesto se establecería en el Ejército en 1711 con ocasión de la campaña de Portugal.

Cuerpo del Ministerio de Marina

Al advenimiento de la Casa de Borbón al trono de España, Felipe V dispuso, por Real Cédula de 21 de febrero de 1714, la unificación de las diez Armadas que con tribunales independientes y distintas denominaciones habían existido hasta principios del siglo XVIII, bajo el régimen de la Secretaría de Despacho de Marina e Indias. Estas Armadas quedan agrupadas bajo la denominación de Armada Real.

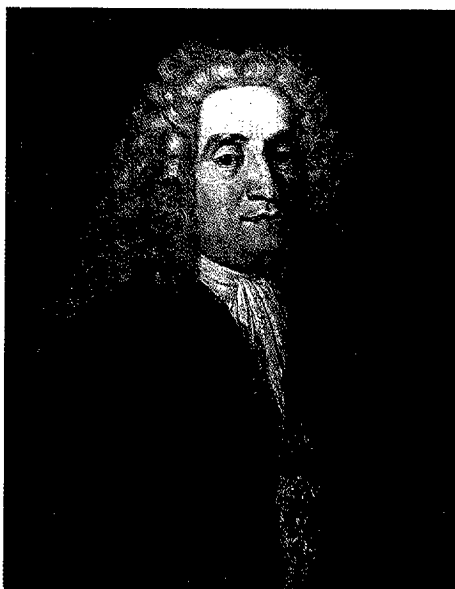
El 28 de enero de 1717 se designa a don José Patiño Rosales intendente general, concediéndole a la vez la Superintendencia del reino de Sevilla y la Presidencia del Tribunal de Contratación. De sobra son conocidas las obras que este prestigioso milanés de origen español realizó en la Marina. Tenía el encargo del Rey de encauzar y fomentar el comercio y navegación a las Indias, trasladando al efecto el Tribunal de Contratación de Sevilla a Cádiz, por considerarse este último puerto más a propósito para la vigilancia de las expediciones.

Con referencia a este trabajo sólo mencionaré dos grandes realizaciones de Patiño: la Real Compañía de Guardias Marinas en Cádiz y el Cuerpo del Ministerio de Marina.

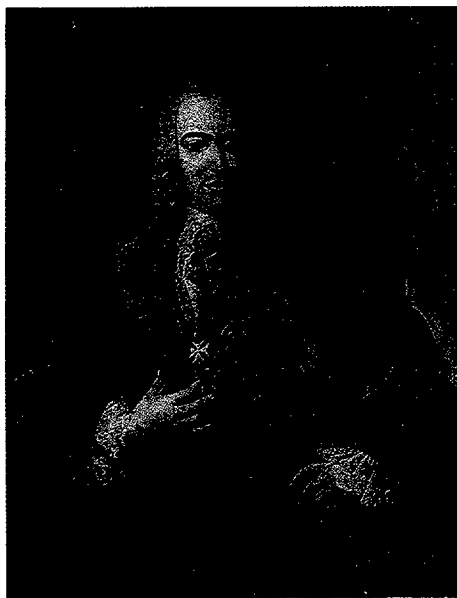
El 27 de abril de 1717 se fijan las categorías de este cuerpo. Eran las siguientes: intendente, ordenador, subordenador, comisario, subcomisario, oficial primero, oficial segundo, oficial tercero y meritorio.

El 14 de julio siguiente se organiza el cuerpo sobre la base de los antiguos veedores, tenedores y contadores de la Armada, instituyendo en Cádiz al mismo tiempo, por especial comisión del monarca reinante, la Comisaría de Ordenación y Contaduría de Marina para la cuenta y razón general del reino.

El 1 de octubre de 1720 es nombrado oficial supernumerario del Cuerpo del Ministerio don Zenón de Somodevilla y Bengoechea, que sería promovido a oficial segundo en 15 de junio de 1724 y a oficial primero al año siguiente.



José Patiño.



Marqués de la Ensenada.

El 21 de mayo de 1726 es nombrado don José Patiño secretario del Despacho de Marina y el 6 de agosto siguiente da a conocer unas instrucciones estableciendo nuevas atribuciones administrativas y económicas. Los nuevos empleos eran los siguientes: intendentes de departamento, comisarios ordenadores, comisarios reales de guerra, tesoreros, comisarios de provincia, oficiales primeros, oficiales segundos, contadores o escribanos de navío y oficiales supernumerarios (para los destinos de guardalmacenes).

Don Zenón de Somodevilla, después de ser designado en 6 de noviembre de 1728 contador principal de Cartagena, y apenas tomada posesión, recibe orden de trasladarse a Ferrol para encargarse del mando de la

Intendencia. Cesa en este puesto el 29 de julio de 1731, embarcando como ministro en la Escuadra del teniente general don Francisco Cornejo en agosto de 1731, y en la de don Antonio Serrano, también teniente general, en junio de 1733.

El 19 de julio de 1735 es publicada la Ordenanza de Patiño, según la cual era de competencia de los intendentes todo lo concerniente al mando administrativo y gubernativo de los arsenales.

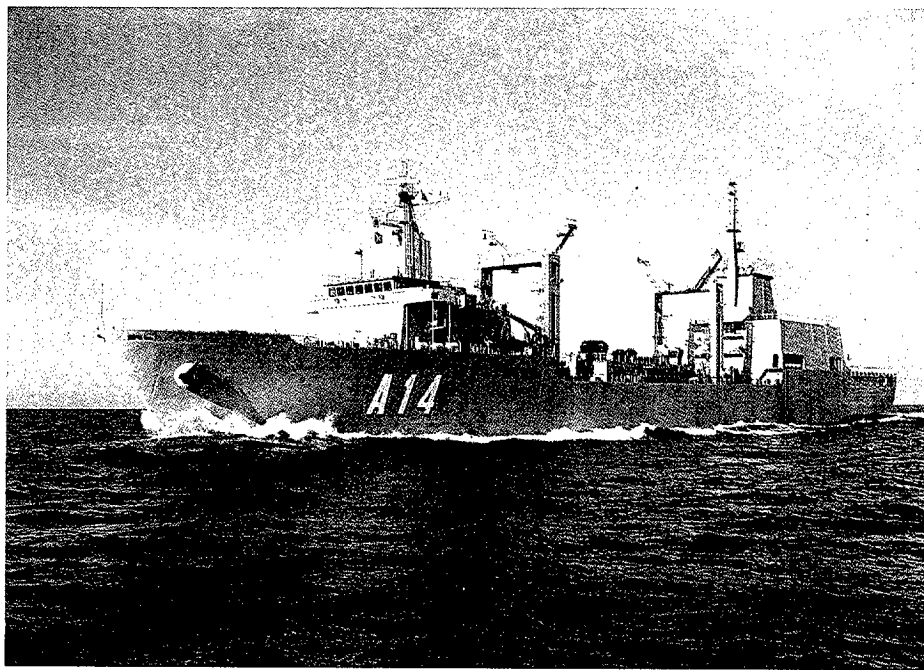
El 13 de octubre de 1736 el Rey concede al intendente de Marina don José Patiño y Rosales la Grandeza de España de primera clase, para él y para sus herederos y sucesores, en atención a sus singulares méritos y relevantes y distinguidos servicios.

En las postrimerías de su vida, al recibir de Felipe V la Grandeza de España, ya en su lecho de muerte, comentó: «Su Majestad me envía el sombrero cuando ya no tengo cabeza», pues es sabido que, no obstante los elevados cargos que ejerció, murió tan pobre que el propio rey sufragó de su peculio los gastos del entierro.

El 3 de noviembre de 1736 fallece en La Granja (Segovia) el intendente general de Marina y secretario del Despacho de Marina e Indias, don José Patiño y Rosales, que fue sustituido en el cargo por el marqués de Torrenueva.

Con razón ha sido calificado Patiño «el Colbert español», pues a semejanza del gran ministro de Luis XIV levantó nuestra Hacienda y reconstruyó nuestra Marina de Guerra.

En cuanto a Ensenada, llamado a recoger los excelentes frutos de Patiño, tras los breves pasos por el ministerio de don José del Campillo y dos minis-



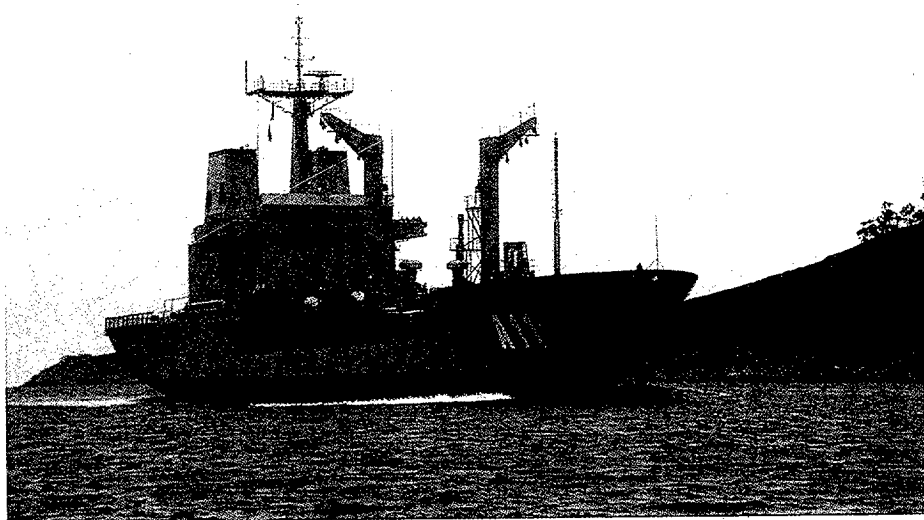
Buque de aprovisionamiento de combate *Patiño*, en honor al del mismo nombre.

tros más, con el brillo de su gestión eclipsó, si cabe, la gloria de su predecesor. Entre estos dos hombres se hizo entonces el siguiente parangón: «Fue Patiño el Colón que descubre y señala nuevos derroteros, y Ensenada el Américo Vespucio, que sigue los hechos del primero y completa en cierto modo sus trabajos». Ambos realizaron el milagro, como ministros de Hacienda, de llevar a ésta a tal estado de prosperidad, y cobró calor de popularidad la especie que circulaba por entonces de que «Fernando VI tuvo que apuntalar las arcas del Tesoro Nacional», rebosantes de numerario. Teniendo en cuenta lo que ha venido padeciendo la Hacienda española en casi todas las épocas, no cabe mayor ni más completo elogio que esta frase popular de alabanza de estos dos grandes estadistas.

Los singulares méritos de don Zenón fueron recompensados con el título de marqués de la Ensenada, quien culminaría su carrera el 21 de mayo de 1743 al ser nombrado «Lugarteniente General del Almirantazgo, Secretario de Estado y del Despacho de Guerra, Marina, Indias y Hacienda, Gobernador del Consejo de S. M. y Superintendente General de Rentas».

El 2 de diciembre de 1781 falleció en Medina del Campo el marqués de la Ensenada.

Me he extendido deliberadamente al describir la inmensa tarea de estos dos destacados marinos y emprendedores políticos, que ocuparon la poltrona



Petrolero de Flota *Marqués de la Ensenada*, en honor al ministro de este nombre.

ministerial exactamente con 17 años de diferencia, porque a la inmensa labor de ambos se debió, en gran parte, el resurgir de la Marina y de su administración naval en el siglo XVIII. Hoy recuerdan sus nombres dos buques de la Armada.

El 10 de agosto de 1829 se fijan en el cuerpo las siguientes categorías: intendentes, comisarios ordenadores, comisarios de guerra, oficiales primeros, oficiales segundos, oficiales terceros, oficiales cuartos, oficiales quintos y meritorios.

Cuerpo Administrativo

El 17 de marzo de 1858 se establecen diversas categorías que rectifican las primeras señaladas en 27 de junio de 1847. Son las siguientes:

Ordenador de departamento	Brigadier.
Comisario ordenador	Capitán de navío.
Comisario de guerra	Capitán de fragata.
Oficial primero	Teniente de navío.
Oficial segundo	Ídem.

Oficial tercero.....	Alférez de navío.
Oficial cuarto.....	Ídem.
Meritorio.....	Guardia marina de 2. ^a

Aunque desde 1854 se había dispuesto la creación de una academia en cada departamento, no se llevaría a efecto hasta el 1 de enero de 1861, en que se aprueba el reglamento de las tres academias especiales del Cuerpo, bajo la inspección de los capitanes generales como delegados del ministro, siendo subinspectores los ordenadores. El fin de estas academias era proporcionar a los oficiales cuartos y meritorios la instrucción teórico-práctica necesaria para el desempeño de sus funciones. Eran directores los interventores de cada departamento. Fueron inauguradas el 1 de julio de 1861.

El 1 de marzo de 1862 se publicó el «Boletín de Administración de la Armada», debidamente autorizado, a cargo de los oficiales del Cuerpo Antonio Ruiz Alcalá, Juan Bautista Blanco e Ignacio Negrín. Boletín semanal que, a pesar de que colaboraban en él brillantes escritores, tuvo efímera vida, siendo su último número el del 24 de agosto de 1863.

Tras unas modificaciones de categoría, el 7 de abril de 1873 quedan fijadas las siguientes: intendente, ordenador de 1.^a clase, ordenador, comisario, contador de navío de 1.^a clase, contador de navío, contador de fragata y alumnos de 1.^a y 2.^a clase.

Comienza el año 1900 con la creación del «Diario Oficial de Marina».

El 21 de febrero siguiente son suspendidas las convocatorias de ingreso en el Cuerpo, ordenándose el cierre definitivo de las academias el 31 de marzo de 1901. La última oposición celebrada sin exigirse título superior fue la que ingresó el 1 de septiembre de 1899. Hubo un intervalo desde el 27 de diciembre de 1890 hasta el 7 de julio de 1897 en que no se convocaron exámenes de oposición. El aspirante había de permanecer en la escuela durante dos años y cinco meses, y un período igual como alumno.

En el proyecto de Ley Consultiva de la Armada de 23 de octubre de 1901, que presentó a las Cortes el duque de Veragua, don Cristóbal Colón de la Cerda, entonces ministro de Marina, proponía que el Cuerpo debería denominarse en lo sucesivo «Cuerpo de Contabilidad de la Armada».

Don Luis de Pando Pedrosa, que posteriormente sería jefe del Cuerpo, presentó un amplio informe en el Senado en la información pública abierta, sobre el mencionado proyecto. En él se decía: «La denominación de Cuerpo de Contabilidad no tiene razón de ser, y resulta, por consiguiente, un tanto depresiva desde el momento en que se observa que se ha escogido la función más insignificante, la de índole más mecánica y la que revela menos autoridad y menos facultad dispositiva o determinación propia dentro de la esfera de acción en que debe desenvolverse la gestión del referido Cuerpo». El proyecto, pues, no prosperó.

El 12 de junio de 1909 se fijan nuevas categorías: intendente general, intendente, subintendente, comisario de primera, comisario, contador de navío y contador de fragata.

Aunque se había dispuesto abrir una academia en Cartagena, no se llevó a efecto, designándose un comisario jefe de estudios de la sección de Administración, en la Escuela Naval, y dos contadores de navío —o uno de navío y otro de fragata—, que se encargarían del profesorado de las nuevas promociones.

El 2 de febrero de 1915 ingresa la primera promoción, a la que se exige tener aprobadas cuatro asignaturas de la carrera de Derecho: economía política, derecho político, administrativo y mercantil, además de matemáticas, etc. Casi todos los que ingresaban poseían la licenciatura y algunos el doctorado. Un Real Decreto de 28 de diciembre de 1921 exigía la licenciatura en Derecho y establecía el ingreso como alférez alumno. Los aspirantes hacían un año dividido en dos semestres y otro como oficiales alumnos, siendo al final examinados para ser promovidos a contadores de fragata.

La prensa cartagenera se hacía eco del deseo de las autoridades de que se abriese una escuela en la ciudad, basándose en que era el único departamento que carecía de centro naval de formación.

El Decreto de 3 de marzo de 1926 dispone la apertura de una escuela en Cartagena, que se inauguró el 15 de octubre siguiente. Los alumnos eran licenciados en Derecho, título que ya se exigía para el ingreso.

El 11 de marzo de 1929 se cambia la denominación del Cuerpo, que se llamará Cuerpo de Contaduría e Intervención de la Armada. Continúa con carácter político-militar, asignándosele las siguientes categorías:

Ordenador.....	Coronel.
Comisario de primera.....	Teniente coronel.
Comisario	Comandante.
Contador de navío	Capitán.
Contador de fragata.....	Teniente.

Al frente de todos los servicios había un intendente general, asimilado a jefe superior de Administración Civil.

Dura poco tiempo esta organización, pues en 11 de junio de 1930 se cambia su denominación por la de Cuerpo de Intendencia e Intervención de la Armada. Las categorías eran:

Intendente general	Vicealmirante.
Intendente	Contraalmirante.
Subintendente	Capitán de navío.
Comisario de 1.ª clase	Capitán de fragata.

Comisario	Capitán de corbeta.
Contador de navío	Teniente de navío.
Contador de fragata.....	Alférez de navío.

Cuerpo de Intendencia de la Armada

Continúan los cambios de nombres. El 18 de junio de 1931 el Cuerpo pasará a llamarse de Intendencia de la Armada. Se separan las funciones interventoras que se integran en un nuevo cuerpo de carácter civil (posteriormente, el 15 de diciembre de 1939 adquiriría carácter militar). Para este cambio de denominación se había explorado la voluntad de los miembros del Cuerpo, que en número crecido opta por el cambio. Las nuevas categorías, al dejar de ser cuerpo político-militar, eran las siguientes: general, coronel, teniente coronel, comandante, capitán, teniente y alférez alumno, y se le asigna como distintivo un sol bordado en oro. El 2 de octubre de 1931 ingresaría la última promoción que poseía la licenciatura en Derecho; se componía de cinco alumnos.

El 10 de diciembre de 1934 se convocan oposiciones para el Cuerpo, con nuevo régimen de estudios. Se exige el título de bachiller y el mismo plan de formación que a los alumnos del Cuerpo General: dos cursos como aspirante, dos como guardia marina y el último como alférez alumno. El ingreso se efectúa en la Escuela Naval Militar. El 18 de julio de 1935 ingresan dieciséis aspirantes de primer curso.

El 15 de enero de 1936 se publica el programa para las oposiciones que se convocarían para el año siguiente. Éste era muy extenso y variado de materias: matemáticas, cálculo mercantil, teneduría de libros, contabilidad de empresas, derechos político, administrativo y mercantil e idiomas francés e inglés. No nos podíamos imaginar los opositores, entre los que me encontraba, que los exámenes nunca se celebrarían. Otro 18 de julio, el de 1936, hallándonos en clase, oímos disparos y correr de gente en la calle. Tendríamos que aguardar casi tres difíciles años para que la vida volviese a la normalidad.

Durante los casi tres años de contienda, en la zona nacional se convocaron dos breves cursillos para alféreces provisionales del Cuerpo. Se exigía título de licenciado en Derecho, de la Carrera Mercantil o pertenecer al Cuerpo de Auxiliares de Oficinas y Archivos, con determinadas condiciones. Ambos se realizaron en la Escuela Naval Militar. El primero, el 13 de marzo de 1938 y, en 29 de mayo de 1939, el segundo.

La primera convocatoria celebrada ya en circunstancias normales es de 23 de octubre de 1940. Después seguiría una serie regular de ellas hasta el año 1943, en que pasan todos los alumnos de los cuerpos de la Armada a la nueva Escuela Naval Militar ubicada en Marín.

Especialidades y cursos

El 31 de enero de 1934 se crea la especialidad de Estudios Superiores de Intendencia, que es reglamentada el 2 de marzo siguiente. Los cursos para comandantes y capitanes no podían exceder de ocho meses y el número de asistentes se fijaba en ocho. El cometido de la escuela era formar jefes y oficiales especializados en misiones logístico-industrial-administrativas, encomendadas al Cuerpo según la Ley Orgánica de 24 de noviembre de 1931. Al término del curso se efectuaba un viaje de prácticas. Anualmente se convocaba un curso breve para tenientes coroneles, que habían de asistir a treinta conferencias. Por Orden de 14 de mayo siguiente, la escuela quedaría ubicada en Cartagena, y tendría escasa duración. Tan sólo saldrían de ella poco más de diez diplomados —comandantes, en mayor número—. El 20 de septiembre de 1934 se estableció un internado en la extinguida escuela para los jefes y oficiales que aún cursaban los estudios o los que efectuaban comisiones de servicio superiores a un mes de duración.

El 4 de julio de 1958 se crean las especialidades de Bromatología y Subsistencias (B. S.) y Vestuarios y Técnica Textil (V. T.). El 20 de abril de 1963 se agregan las de Económico Legal (E. L.), Estadística (E) y Aprovechamiento y Transportes (T. A.).

El 17 de agosto de 1970 se establece un centro de estudios superiores del Cuerpo, clasificado como de Grado Superior. El 10 de marzo de 1971 se inicia el primer curso de Actualización, para el que son designados varios jefes. Le seguirían otros, así como cursos de formación para comandantes. Entre los designados se encuentran, además, comandantes de Intendencia de los Ejércitos de Tierra y Aire. También se efectúan cursos de las especialidades ya mencionadas.

El Cuerpo de Intendencia tuvo dos escalas actualmente extinguidas. La primera, la de Complemento, fue creada por Decreto de 22 de julio de 1942, en la que ingresó por una sola ocasión personal de diversas procedencias y, de forma regular y permanente, personal procedente de la Milicia Naval Universitaria. Éste se escogía entre universitarios de las facultades de Derecho y Ciencias Económicas de la carrera de Comercio en sus grados de profesor e intendente mercantil y del Cuerpo Pericial de Aduanas. La ley de 19 de julio de 1989, «Reguladora del Régimen de Personal Militar Profesional», establece que los «Militares de Empleo» constituyen en cierta manera una nueva modalidad de las escalas de complemento, por tratarse de un personal profesional no permanente, que completa los cuadros de mando de las Fuerzas Armadas.

La segunda, la Especial, fue creada por Ley de 21 de julio de 1973, dando opción a los componentes del Cuerpo de Oficinas para integrarse en ella, quedando los que no lo efectuaron en aquél hasta su extinción. Este personal, con la refundición de escalas de la Ley de 19 de julio antes citada, pasó definitivamente al Cuerpo de Especialistas (Administración y Servicios. ASM), conser-

vando las divisas y distintivos del Cuerpo de Intendencia, hasta que una Orden Ministerial de 26 de junio de 1994 dispuso que adoptasen las del Cuerpo General con fondo rojo. Actualmente los componentes de la Escala Media del Cuerpo de Intendencia continúan dependiendo administrativamente de la Sección de Intendencia de la Dirección de Gestión de Personal. Ambas Escalas tenían como empleo máximo el de comandante.

La Intendencia del Ejército pasó por un proceso similar al de la Armada. En la Ley Constitutiva del Ejército, de 29 de noviembre de 1878, ya figuraba un cuerpo que tenía como antecedente a los oficiales de administración militar encuadrados en las compañías que dependían de la Brigada de Transportes. Otra ley adicional a la anterior, de 19 de julio de 1889, señalaba que los cuerpos de Intendencia e Intervención formaban una sola escala, aunque con funciones y cometidos distintos. Por último, el Real Decreto de 31 de agosto de 1911 separa ambos cuerpos, quedando, por tanto, independientes.

Doy por terminado este trabajo con el deseo de que pudiera servir de apunte indicador para una posible y amplia historia del Cuerpo de Intendencia por el que siento especial afecto. No en balde, mi padre perteneció a él, así como mis dos abuelos —uno en el Ejército y otro en la Armada—. Tal vez fuese oportuno ir preparando esa historia, a la vista del III Centenario del Cuerpo, que se cumplirá en el año 2017.



BIBLIOGRAFÍA

- BLAS DOMÍNGUEZ, Juan: *Patiño y Ensenada*. REVISTA GENERAL DE MARINA, julio de 1942.
DE PANDO VILLARROYA, José Luis: *La Administración en la Armada Española*.
LLABRÉS, Juan: *Aportación bibliográfica a la historia del Cuerpo de Intendencia de la Armada*.
LASSO DE LA VEGA, Jorge, y TRAVIESO, Marcelino: *Crónica Naval de España*.
LASSO DE LA VEGA ARGÜELLES, Juan: *Legislación Marítima de España*.
Diario Oficial de Marina.
Estado General de la Armada.



Bajo el objetivo. Autor: Francisco José López Angosto.

TEMAS PROFESIONALES



CONSIDERACIONES SOBRE EL COMBATE NAVAL, AHORA

La Marina de Guerra existe para el combate. A. Baudry.

La Marina de Guerra existe para la victoria. Almirante
Pedro Nieto Antúnez.

Introducción



A Marina de Guerra existe para el combate... Y puede ser que mañana mismo», decía el teniente de navío Baudry, de la Marina francesa, en su magnífico trabajo «La Batalla Naval». Ello es, ni más ni menos, el *Ad utrunque paratus*, lema de nuestra Fuerza de Submarinos, de gran espíritu de combate.

Las palabras del almirante Nieto nos llevan a la «voluntad de vencer» primero de los principios de la guerra. La victoria es el objetivo primordial y todo esfuerzo que se haga será poco.

La «razón de ser» de nuestros Ejércitos queda dicha en las Reales Ordenanzas: «la defensa militar de España». Se ve, pues, una insistencia. Será necesaria, de otro modo sería superfluo y hasta contraproducente hablar de ello, y la razón es que muchos —en unos países más que en otros— se enamoraron de los medios, desviándose sin querer del objetivo final.

Recordarlo no es sino hablar de la profesión militar, cosa muy recomendada de antiguo por las sabias ordenanzas para mantener vivo el espíritu militar,

para estar mentalizados en grado sumo (1), y esto es lo que estamos haciendo, hablando de la gran prueba que es el combate.

Y quede bien sentado que a pesar de los deseos de paz que animan al mundo, la guerra llega, agotados los diálogos diplomáticos. Y las misiones de paz de que se habla como cosa del tiempo actual pueden ser tan sólo transitorias, y aun estando en paz, antes de la ruptura de hostilidades, existen contunancias, tales como «demostraciones» y «bloqueos».

Y para bien defenderse una nación puede darse el caso que tenga que atacar, dejando aparcados sus deseos vehementes de paz. Ahí está el *animus pugnandi* de los clásicos (2).

Para la defensa hacen falta elementos de guerra y hombres. Éstos y su moral son lo primordial. A ello ha de atenderse sin dejar de luchar por obtener los tan importantes medios.

Ha de formarse al hombre preparado para la guerra en uno o en varios de los medios: tierra, mar o aire. Y no olvidemos ya el espacio, que va ocupando un puesto cada vez más importante añadido a los otros. Aun considerando la guerra como fenómeno que hay que evitar, es preciso formar esos hombres que en el ambiente de los tiempos que corren pudieran ser considerados como *rara avis*, y por ello precisamente ha de ser aún mayor nuestro esfuerzo. Ambiente lleno de objeción, insumisión e indiferencia.

Con respecto a las «misiones de paz», tan útiles a la Humanidad, pueden estar llenas de grandes riesgos y por ello son altamente honrosas y sirven para preparar a los hombres para la guerra, pero no son el objetivo principal de las Fuerzas Armadas de ninguna nación (3).

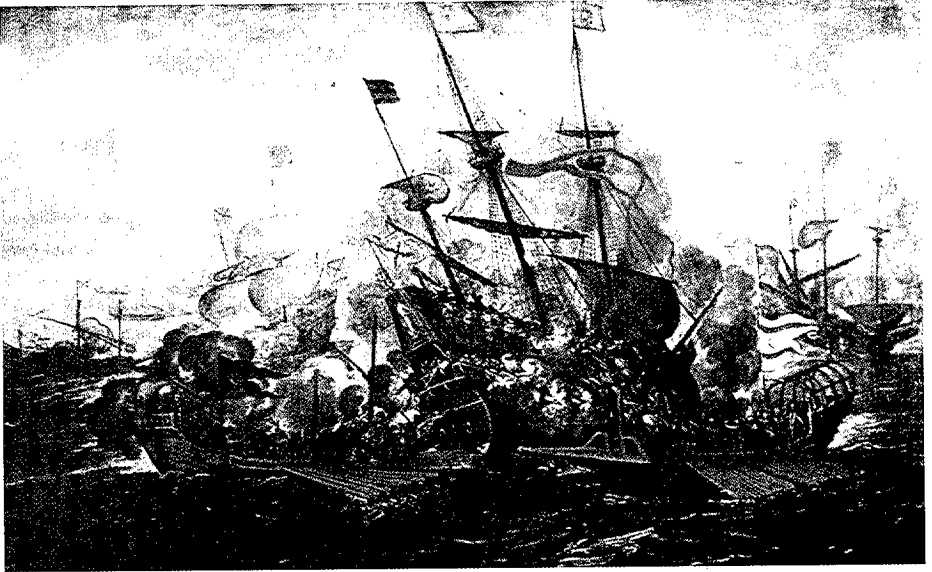
Algo sobre la evolución del combate naval a lo largo de los tiempos

Desde muy antiguo el hombre luchó sobre medios flotantes y tuvo que tener muy en cuenta el viento, las olas, las corrientes, y el modo de presentar aquellos medios al enemigo para causarle el mayor daño y recibir de él el menor posible. Pronto dispuso también de armas arrojadas, y éstas evolucionaron, lo que hizo que el combate naval también lo hiciese. Véase la figura que se acompaña que dice mucho más que las palabras. Hubo combates entre pira-

(1) La mentalización, tan ensalzada por Carl von Clausewitz, ese gran filósofo de la guerra, tan necesaria —dice— como pueda serlo el adiestramiento.

(2) No quedó en cosa de romanos. Nuestras Reales Ordenanzas recogieron de otras anteriores que «el militar ha de tener el constante deseo de ser empleado en las ocasiones de mayor riesgo y fatiga» (artículo 31).

(3) Podíamos considerar como en un escalón inferior, pero con cierta semejanza, el empleo de las Fuerzas Armadas contra incendios, inundaciones, cualesquiera otras calamidades nacionales. Es bueno emplearlas, bueno para *cosa pública* y para su propia preparación (destreza y valor).

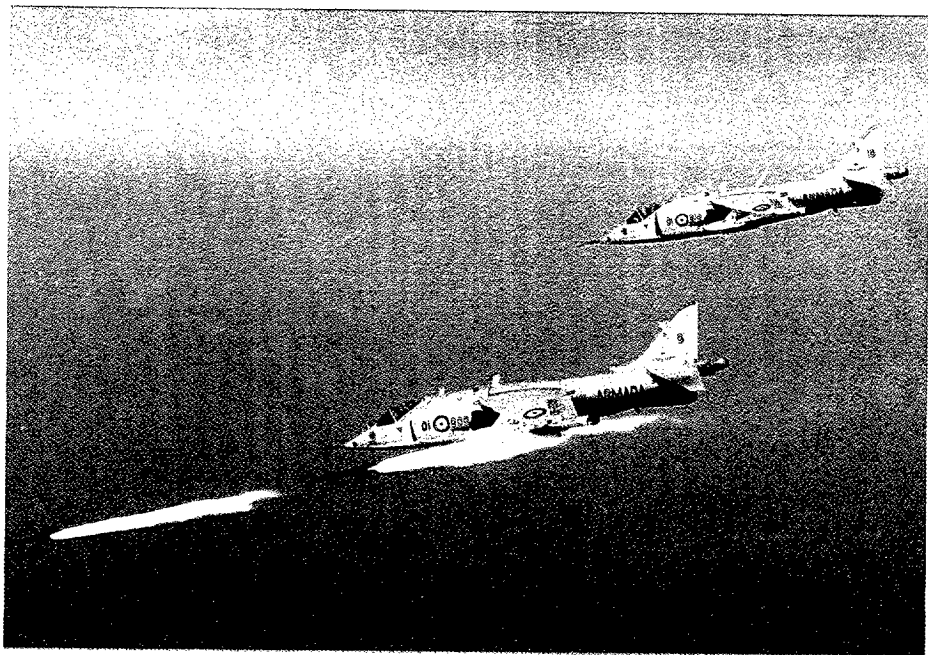


Contraste con el combate naval moderno es éste sostenido por españoles y turcos en el siglo XVII.

guas (de mayor o menor tamaño), combates entre naves, construyéndose con ellas a modo de palenques flotantes, abarloándolas a las de los adversarios. No es raro combatir los barcos quietos, fondeados o a la deriva, convenientemente trabados. Se pone de manifiesto el valor en el choque personal de los hombres; no se olvide la destreza marinera para hacer posible aquél; hay también combates entre galeras «trabadas por las proas», como describe Cervantes magistralmente en el *Discurso de las Armas y las Letras* del «Quijote». El cañón va cobrando importancia en la lucha entre barcos; se mejoran los montajes, se abren las portas en los costados y se hace posible la puntería. El cañón es ya el arma preponderante en el combate naval, sin que por ello cese el abordaje, que en muchos casos remata la acción artillera. Hay también abordajes empleando lanchas y botes. Las largas filas de cañones (andanas) en los costados de los buques llevaron a tomar como formación de combate la «columna de alas» o «línea de alas», que pasó por fin a llamarse «línea de fila»; de ahí los navíos de línea. Las fragatas, en la acción, navegaban a sotafuego de los navíos (4). Una línea de fila muy larga se hacía inmanejable; convenía además que las distancias entre buques fuesen cortas para así conseguir una mejor concentración de fuegos. Si la línea era muy larga había además el peligro de que

(4) Después de haber cumplido su misión exploradora. Mucho las empleó Nelson, tanto que solía decir, con el énfasis propio de la época, «si me sacan el corazón podrán ver grabado en él una palabra: ¡fragata!».

muchos buques quedasen inactivos en la acción. Existía la táctica del «barlovento» y la del «sotavento», y el combate «a toca penoles», habiendo antes tirado «a hundir», no «a desarbolar». Existió el abordaje «artillero», con el tiro de las carronadas. Ya venía observándose que la formación de aproximación fuese lo más semejante posible a la de combate (5).



Aviones AV-8A de la Armada.

Con el vapor siguió en vigor la línea de fila; los sectores de máxima eficacia de los buques estaban por su través, pese a tener los mayores cañones montados en torres giratorias a proa y a popa. Las flotillas de destructores se lanzaban al ataque desde sotavento de los acorazados pasando por los intervalos entre ellos; al parecer, el submarino se manifiesta como magnífico buque torpedero. El ataque al torpedo se hacía desde las amuras del blanco para obtener buen ángulo de impacto; existió también el «torpedo fijo» o mina submarina.

Llegamos así a las formaciones circulares impuestas por el empleo de la aviación en la segunda guerra mundial; bien sabido es que en el Pacífico abundaron las batallas, en las cuales no se cambió un solo disparo de cañón entre los buques.

(5) No olvidemos en este proceso histórico mencionar el combate en tropel anterior a la línea de alas o de fila, ni la viciosa tendencia de resolver la acción con el combate entre capitanas; caballeresca, sí, pero dejando a los demás buques inactivos.

Se refuerza ahora el motivo con el empleo de los misiles, quedando bien vigente el de los aviones, verdadera punta de lanza de las fuerzas navales en acción.

Hemos de añadir, además, en lo que a zona controlada se refiere, el alcance de los sensores y de las armas, y el radio de acción de la aviación embarcada. Y hemos de agregar, igualmente, los radios de vigilancia y acción de los aviones de patrulla marítima que operen en coordinación con la fuerza, y las de los submarinos que lo hagan en su apoyo. Vemos, pues, la enorme amplitud en el despliegue moderno y las grandes distancias de detección y de combate.

Ámbito del combate naval moderno

Empezaron los combates navales o fluviales (inmemoriales) en la superficie de las aguas; la detección del enemigo era por la vista humana. Después surgieron elementos ópticos adicionales. Se tenían en cuenta la visibilidad, los agentes atmosféricos, los fondos, las corrientes y todo lo referente a la hidrografía, aunque ésta no existiese aún como ciencia. Nadie pensaba en radiaciones electromagnéticas (aunque la luz fuese una de ellas). Nadie pensaba en campos magnéticos, aunque sus líneas y su acción fuesen fundamento de la aguja de marear, elemento éste para dirigirse al lugar del combate, entre otros cometidos.

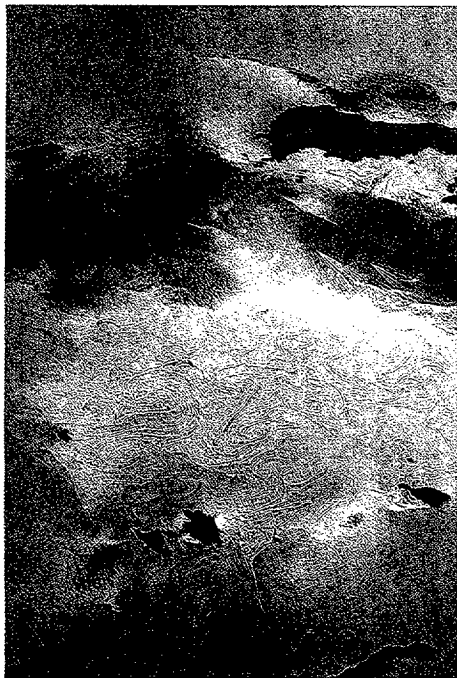
Con la aparición del submarino hubo de pensarse en las presiones relacionadas con la profundidad de inmersión. Se descubrió la utilidad de las ondas sonoras (y también los efectos de la capa). Sirvieron aquéllas para las comunicaciones y para la detección a muy larga distancia.

En el vasto campo electromagnético se fue progresando más y más, y se continúa investigando para la detección, para las comunicaciones y para la conducción y guía de armas a enorme distancia. El ambiente que nos rodea, en paz y en guerra, está recorrido por multitud de esas radiaciones. En la guerra es aún mayor: acciones y reacciones, medidas y contramedidas, y ahora el campo de lo optrónico. No se olvide el uso de las radiaciones caloríficas.

Mucho prometen las radiaciones optrónicas, las láser, por el momento de menor alcance, pero que permiten una mayor seguridad en su empleo, al ser más difícil su interferencia. Podemos decir que abunda toda una acción invisible manejada por el hombre, en este caso el combatiente naval.

Todo ello en la atmósfera, que en lo referente a las comunicaciones ya hace tiempo que se utilizan sus capas más altas sumamente ionizadas, para en ellas reflejar las ondas, que así captadas proporcionan grandes alcances en las transmisiones.

Pero no queda la cosa en la atmósfera y en esas capas. En la actividad naval, en el caso que tratamos, en el combate, interviene otro medio, el espacio, pues en él orbitan los satélites, los geoestacionarios y los de circunvalación que giran alrededor de la Tierra. Los geoestacionarios, de tanta importancia para las



Vista desde un satélite de una zona del Mediterráneo, en las proximidades de Creta. Nótese los núcleos de corrientes y estelas del buque.

comunicaciones entre buques, aeronaves y estaciones de tierra y tan decisivos para la navegación, proporcionando situaciones con enorme exactitud, no sólo buena para la navegación en sí, sino también para el empleo de misiles balísticos de enorme alcance.

El campo de acción de los satélites está abierto y promete todo lo que se dio en llamar «guerra de las galaxias». Ya se lleva a cabo la observación de un gran espacio y a gran distancia por satélites. Y, un paso más, su armamento para destruir otros del enemigo o para interceptar esos ingenios balísticos que suponen tan gran amenaza, los misiles intercontinentales. Así, pues, en el ámbito del combate naval moderno se pueden considerar esos cuatro medios: superficie, submarino, aéreo y espacial. Hay casos en que un arma o acción pasa de uno a otro, tal ocurre cuando un submarino en inmersión lanza un misil contra un buque

de superficie; éste tiene primero una parte de su trayectoria submarina y después otra aérea. Un submarino puede ser batido por un misil portador de un torpedo. La acción del MAD de un avión de patrulla marítima, desde el aire, penetra en el agua para detectar las perturbaciones magnéticas originadas por la presencia de un submarino, el que, a su vez, puede lanzar contra objetivos terrestres.

Dice muy acertadamente el almirante Lacoste (6): «Todo el arte de la estrategia y de la táctica naval reside en la facultad de saber operar en cuatro medios distintos, en saber mantener allí el equilibrio y realizar la conjugación de medios tan complejos, con el fin de oponerse victoriosamente a los propósitos del adversario».

En todo lo que antecede, profusión de ondas de distintas frecuencias manejadas con arte para descubrir, interferir, conducir armas hacia sus objetivos, para engañar... todo manejado con el arte que requiere la guerra: guerra electrónica, en suma, gran estrella de un futuro conflicto.

(6) Almirante Pierre Lacoste, de la Marina francesa: *Estrategias navales del presente*.

El combate naval y los principios de la guerra

Estos principios son inmutables a través de los tiempos. No los cambian los modernos adelantos. En cada nación se enuncian con un orden distinto y con alguna variación en la exposición, pero en el fondo, en todas, vienen a concurrir en una filosofía común, exponiendo lo que ha de alentar a los que tengan que hacer la guerra. Observarlos es caminar hacia el éxito.

En España hablan de ellos las Reales Ordenanzas, aunque no con el detalle con que los examinan los Estados Mayores. En su artículo 129 se expresan así: «En toda operación (de guerra) es de primordial importancia mantener el acuerdo moral e intelectual de los mandos responsables, la voluntad de vencer de los ejecutantes y el necesario enlace entre las unidades más directamente empeñadas en la acción». Esto es: gran fuerza moral y cohesión.

No podía faltar esa voluntad de vencer, tenida por todos como el primero de los principios de la guerra. Todo lo demás nos lleva a otro de ellos: la acción de conjunto, que tanto aumenta la eficacia del esfuerzo total, en la mar, en tierra y en el aire, y ahora también en el espacio, medio que ha quedado incorporado a la lucha. La acción de conjunto se manifiesta necesaria en la acción de cada ejército y en la acción de todos, que es como se hace la guerra (7), multiplicando la fuerza material.

Volviendo a la voluntad de vencer, dice un tratadista moderno: «Resiste circunstancias adversas y ventajas iniciales conseguidas por el adversario». Hay casos de superioridad de fuerzas aplastante; para ellos sigue el tratadista: «Es muy probable que el que la tenga (esa voluntad) resulte victorioso sobre el que no la tenga, aunque éste tenga ventaja material» (inicial).

La voluntad de vencer del jefe se transmite a sus subordinados y los hace mejores combatientes. No sólo se manifiesta en el ardor del combate, sino en cualquier puesto que se sirva. Se hará más concienzudamente y con algo misterioso que une a todos al modo de una oración, con esperanza para obtener la victoria, por apartada de la lucha que aparezca su actuación.

Otro principio es la unidad de mando. El jefe puede delegar funciones en aras de una prontitud en la reacción; tal ocurre en lo naval cuando un OTC delega la defensa aérea, submarina o la guerra electrónica, pero siempre tiene la facultad de veto. También es indispensable la prontitud en dar primero.

Es de gran importancia que un jefe que combate conserve unidades y elementos para hacer frente a una situación nueva. Ello responde al principio de economía de fuerzas: una acción y una reacción en el combate deben siempre ser ponderadas. Siempre, claro está, manteniendo la libertad de acción (otro de

(7) La historia de las guerras está llena de ejemplos en que se fracasa por falta de acción conjunta. Me viene a la memoria un caso: el desastre de las flotantes en el ataque a Gibraltar de 1782. Fracasó al no tener el apoyo de las cañoneras y de los buques que estaban previstos. Faltó su acción y el enemigo no hubo de dedicarles sus fuegos.

los principios), la facultad de imponer la voluntad propia al enemigo. También es libertad dar a los subordinados la necesaria autonomía en el desempeño de las misiones que les son encomendadas. La flexibilidad es otro de los principios. En tiempo pasado no se incluyó en alguna de las listas establecidas por los Estados Mayores. Es, sin embargo, de enorme importancia en la dosificación de las fuerzas que han de tomar parte en una operación determinada. Implica también este principio los cambios que hayan de hacerse en cualquier línea de acción adoptada, según los cambios que puedan originarse en la situación del momento.

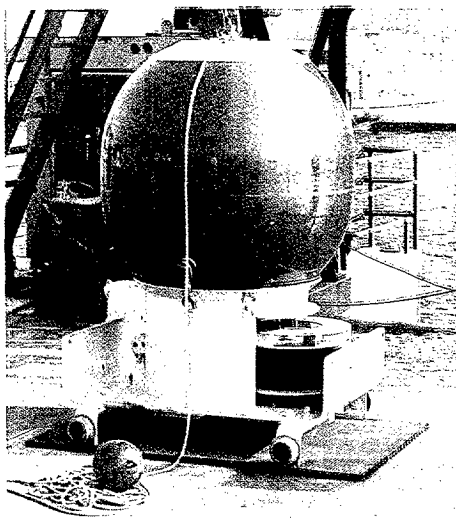
Otro principio es el que denominaron algunos «ataque del fuerte al débil»: atacar al enemigo en su parte más débil. Se manifiesta, a veces, creándose una concentración propia para aplicarla a tal fin. Puede simularse también una huida, para ser perseguido y llevar al enemigo a una trampa (el tornafuye de la guerra medieval). Otro es el que puede llamarse de prioridad: dar primero, causando al enemigo un desgaste inicial y bajando su moral (8). Otros son los de capacidad de ejecución, de la sorpresa, produciendo la del enemigo y evitando la propia, el engaño. Todo ello lo dicta el sentido común. Recogemos del almirante Lacoste, con respecto a los principios de la guerra, que: «Son los del buen sentido, la dificultad consiste en aplicarlos con medios limitados y con corta-

pisas de todo orden, sobre todo frente a un adversario que se esfuerza, a su vez, en aplicar esos mismos principios». Por ello es a veces lo heterodoxo lo que, por no ser esperado, nos da la victoria (9).

Los principios de la guerra son valederos para las grandes batallas, los combates, para todo enfrentamiento con un adversario. Lo fueron en guerras antiguas y lo son en las modernas.

Una gran variedad en los combates navales. Acciones de riesgo

Los buques de superficie, en sus variadas clases; los elementos aéreos, aviones y helicópteros; los submari-



Mina magneto-acústica de orinque MO-90.

(8) «Dar primero, dar duro y seguir dando» fue el lema que el almirante Scott dio al tiro naval al modernizarlo. Ya esa prioridad está expresada en el refrán «El que da primero, da dos veces».

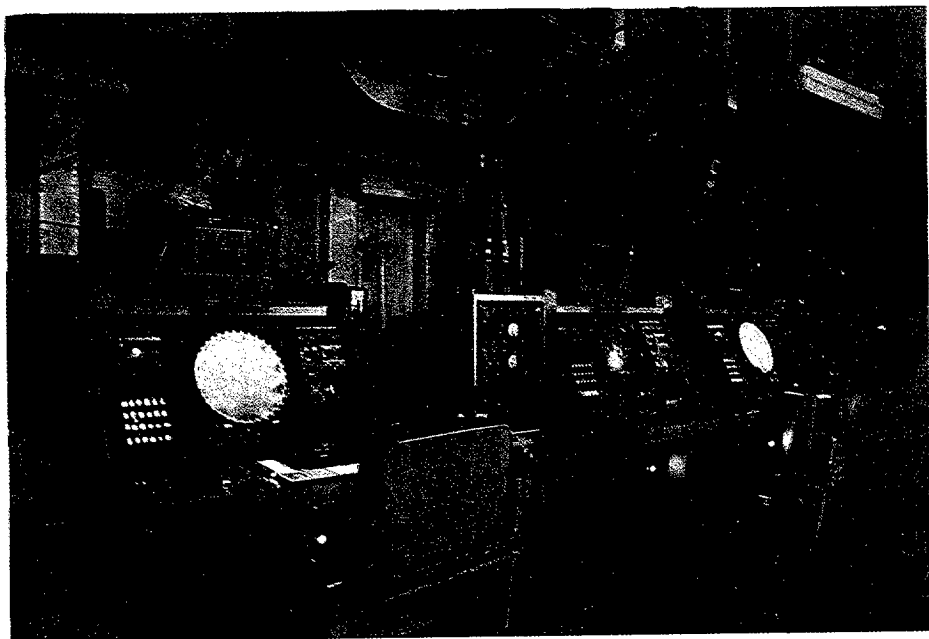
(9) «Un poco de heterodoxia es cosa peligrosa, pero sin ello raramente se ganan las batallas», dijo el general Wavel, oponiéndose a la rigidez.



Guerra de minas (MCM). Buceadores junto a un vehículo cazaminas.

nos, con sus distintas misiones, todos ellos con fuerzas terrestres o aéreas, que puedan implicarse por el lugar de acción o su clase. Y la guerra contra las minas, y no se olvide la acción de los satélites, tomando parte en el combate más o menos directamente. Todo ello enfrentándose con otros elementos enemigos, también muy diversos, da lugar a la batalla naval, o al combate, parte alícuota de ella, con una gran variedad de acciones de guerra en que la Marina, la Armada, en nuestro caso, es protagonista principal: combates en la superficie del mar entre buques, de éstos contra aviones y helicópteros; lucha de los buques de superficie contra submarinos; encuentros derivados de la escolta de convoyes, con sus características especiales. En todos ellos, combates de ondas invisibles, de guerra electrónica, lucha de medidas y contramedidas, disuasiones, engaños, interferencias, simulaciones de blancos, nubes de *chaffs* y de señuelos calóricos. Combates bajo la superficie del mar: lucha entre submarinos, entre éstos y los buques de superficie; caza de submarinos con aviones y helicópteros, y señuelos sonoros de la guerra submarina.

Otras clases de combates de característica especial se producen en aguas cercanas a las costas, en pasos estrechos entre islas; combates entre fuerzas ligeras, entre lanchas y patrulleros de combate, combates a veces a muy corta



CIC de una unidad de combate de nuestra flota.

distancia, otras no, lucha muy diversa. Y partiendo de la mar, combates de las fuerzas navales contra las terrestres del enemigo, o contra las del aire; bombardeos, asaltos anfibios e incursiones y golpes de mano; ataques a buques con elementos navales de asalto, y guerra de minas de gran riesgo, aun sin estar el enemigo presente en ese momento (el hombre adversario), combates al fin. Todo componiendo un mosaico de acciones muy variado: distintos elementos que se combinan en también muy diversas circunstancias. Añadamos a todo lo dicho acciones no cruentas en sí, como pueden ser las demostraciones, con mayor o menor amenaza, o las acciones de bloqueo; éstas no son de por sí combate alguno, pero pueden ser ocasión para que se produzca también con unas características especiales.

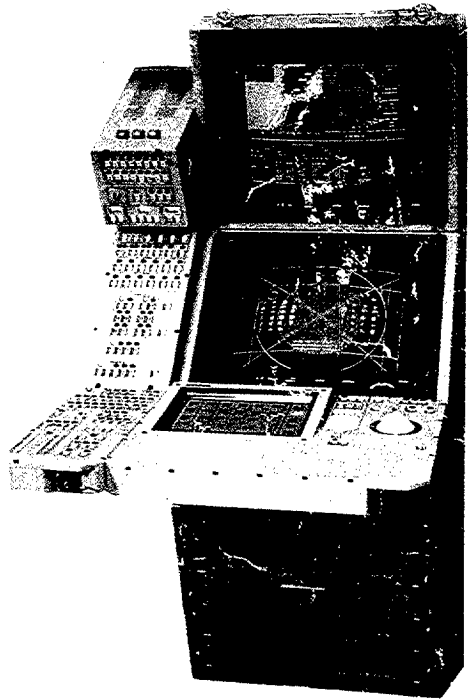
Hay en la Armada especialidades y aptitudes que llevan consigo una gran mentalización de combate, además de lo que podemos llamar «riesgo añadido». Todos conocemos el gran espíritu de ofensiva que llevan consigo el arma aérea y los submarinos. Los ejercicios cotidianos y las prácticas de mayor rutina mentalizan a los hombres par el combate; en la flota se vive también con un estilo especial, por algo el almirante Novás escogió como lema «eficacia-flota» para la Escuela de Tiro Naval. Una especialidad, la de Artillería, lleva en sí enorme carga guerrera, y no se quede atrás la de armas submarinas, ni la orientación y el riesgo del buceo de combate. La guerra electrónica es «estrella» de la guerra moderna y los a ella

dedicados piensan y repiensen en ese combate invisible. Y «el mundo» de las comunicaciones, otra forma de combate. Y el de la propulsión, en el que luchan hombres abnegados a veces heroicamente, calladamente, «allá abajo». Y todo ahora muy conducido y gobernado por los ordenadores. Y los infantes de Marina siempre dispuestos a ser los mejores, los primeros.

Y en los buques todos combaten. Por algo fueron declarados militares todos los Cuerpos de la Armada. Es hermoso y abnegado, y combativo, todo es panorama naval.

Muy variado y extenso es el campo de la guerra naval. En él se suceden batallas, combates y encuentros de menor consecuencia. Ya vemos la universal preparación del oficial de Marina —siempre la tuvo—; aunque abunden las especialidades, hay mucho de índole general que preparar desde la Escuela Naval (para afirmar después en las diferentes escuelas y en la de Guerra Naval). En las especialidades se hace notar un campo común, el de la electrónica, muy necesario y extendido. Se dice que ella será la estrella de una guerra futura, si bien muchos no tengan más que emplearla sin tener que profundizar en ella, y en algunas misiones del gran mosaico se manifestará de modo muy lejano. No obstante, hemos de sumergirnos, es necesario, en el mundo de los ordenadores, de los sensores y de las armas dirigidas por ella. Y el mando de un buque sigue siendo algo maravilloso y muy «universal» por los conocimientos que abarca.

De la variada gama de la guerra naval nos dan idea los relatos que, en su libro ya citado, expone el almirante Lacoste, describe al detalle, hasta con un supuesto horario, muy puntuales, pues: *la Patrulla a bordo de un submarino estratégico, Una misión aérea de patrulla marítima, Ataque a una fuerza en la mar realizado por aviación embarcada, Acción ofensiva a bordo de un submarino de ataque, de propulsión diesel eléctrica, Lucha antisubmarina a bordo de una corbeta, Crear la sorpresa y tirar el primero. Una operación de intervención* (tiene dos partes: «en el buque almirante» y «en una corbeta»).



Consola del Sistema Táctico Naval de Tratamiento y Transmisión de Datos (NTDS).

El libro no tiene desperdicio y presenta también, extrapolando, *Estrategias Navales del mañana* (10). Un libro de muy interesante lectura.

Características del combate naval moderno y algunas consideraciones que hay que tener en cuenta

Una de ellas es la gran distancia a que normalmente se desarrolla. Claro está que puede disminuirse hasta llegar a la llamada «defensa de punto», imprescindible, podemos puntualizar.

Es de gran importancia una buena «alerta temprana» (*early warning*) a cargo de aviones y de buques *picket* destacados a gran distancia.

Otra de las características es la velocidad con que todo se sucede. A ello hacen frente los sistemas de combate con sus soluciones casi instantáneas. Aparece la importancia del llamado «tiempo real»: datos dados por los sensores y ordenadores (actividad y velocidad) (11).

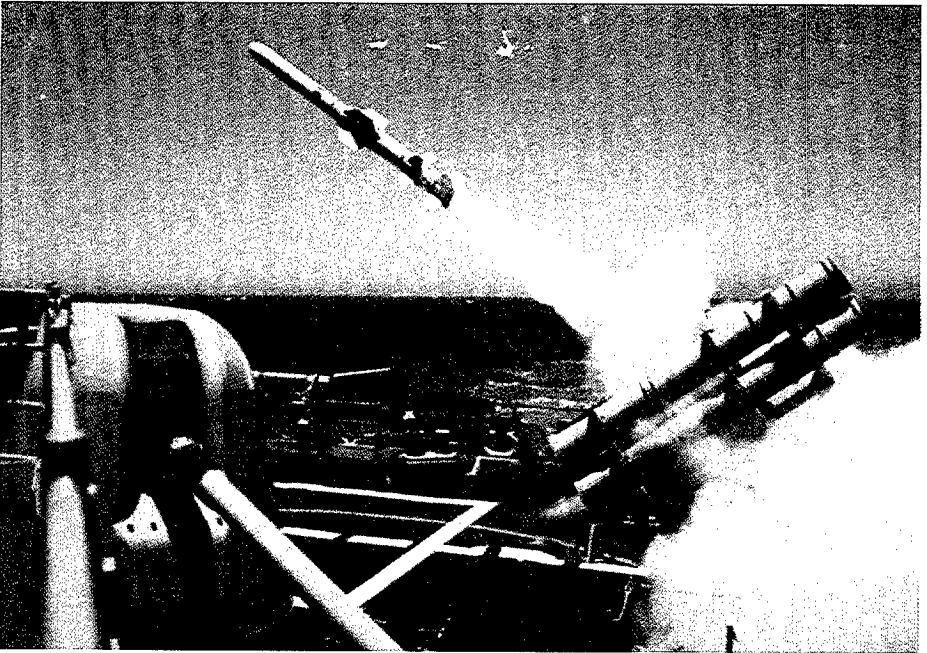
Considerando el combate naval moderno, en su preparación y desarrollo hemos de tener muy en cuenta los puntos que siguen:

- La aviación naval, arma estrella en la segunda guerra mundial en su aspecto marítimo, sigue siendo la punta de lanza de los grupos de combate. Sus ataques al enemigo han de hacerse con grupos de aviones que saturen la defensa aérea enemiga: con aviones lanzamisiles, con otros portadores de bombas y cohetes, otros equipados con aparatos de contramedidas electrónicas, armados de cañones, y otros de caza para conseguir la superioridad aérea.
- Toda defensa, especialmente la aérea, debe escalonarse de modo que el atacante vaya agotando sus posibilidades antes de llegar a su objetivo.
- El empleo de los helicópteros LAMPS ha supuesto un gran aumento de posibilidades de las modernas fragatas, actuando como una verdadera parte del buque que se desplaza a gran distancia, ganando en facultad exploradora y también de ataque.
- Se prevé para un futuro conflicto el perfeccionamiento de las armas, de modo que sean de mayor alcance, más precisas y de mayor efecto destructivo. Cabe el empleo de misiles portatorpedos; es el modo de dar a los torpedos gran alcance, y de torpedos también portamisiles con la misma finalidad (ASROC y SUBROC).

(10) Al hablar del libro del almirante Lacoste, hemos de recordar otro manual español de gran mérito: *La Armada: esa desconocida*, escrito por los entonces capitanes de fragata Francisco Núñez Lacaci y Francisco Torrente Sánchez, algo más orientado a la divulgación pero un muy claro resumen para todos.

(11) *Activité, activité, vitesse* (en francés) fue también el lema de las fuerzas acorazadas alemanas.

- Puede considerarse al submarino nuclear como el «rey del mar». Uno o varios de estos buques pueden anular a toda una flota que no tenga poderosos medios antisubmarinos.
- La gran velocidad de los submarinos nucleares, el alcance de los torpedos, su velocidad y las espoletas de proximidad, facilitan mucho los ataques popeles a las fuerzas de superficie enemigas.
- Los submarinos estratégicos con misiles balísticos suponen un gran peligro para el territorio enemigo, aun para objetivos situados muy tierra adentro.
- Se ha perfeccionado mucho el sonar; existen los sistemas remolcados SURTASS y TACTAS. Se perfeccionaron también las armas antisubmarinas, pero puede decirse que en esa lucha de «cañón contra coraza» va llevando ventaja el submarino.
- Arma primordial de un submarino es el silencio. Debe emplear todo su poder de detección de modo pasivo.
- Muy buen cazasubmarinos es otro submarino (*killer*).
- Sin abandonar el rastreo, se mejoró mucho la guerra de minas con los cazaminas (buques, ingenios, buceadores).
- Un buen rastreador, con menor riesgo, es el helicóptero.



Lanzamiento de un misil Harpoon.

- El cañón no pierde su actualidad. En situaciones de crisis tiene un empleo más flexible (adaptándose a la del momento) que el misil que ha de lanzarse para tener impacto. Y, por contra, en esas crisis, cuando se decide la aplicación de la violencia, es la aviación embarcada la que se emplea como maza de enorme contundencia.
- El cañón mejoró mucho, haciéndolo su proyectil, ayudado a veces por cohetes, consiguiendo grandes alcances en las últimas partes de su trayectoria, iluminando con láser el blanco, por avión o por puesto avanzado (contra tierra).
- El helicóptero manifestó su gran versatilidad en las Malvinas, transportándose tropas a vanguardia, más rápido transporte que en camiones en un terreno pedregoso.
- En dicha campaña se vieron las grandes posibilidades de los aviones STOVL, aun combatiendo contra cazas, por su maniobrabilidad.
- Se vio en dicha campaña la necesidad de luchar bien contra el incendio (la primera premisa es que no sean combustibles los materiales de construcción de los buques).
- También en aquella campaña, tan rica en enseñanzas, se emplearon los señuelos (guerra electrónica) con gran acierto, salvándose así muchos buques.
- Igualmente en las Malvinas fue eficaz el apoyo artillero naval, a pesar del reducido número de cañones de los buques (predominaban los misiles) y de no ser grandes los calibres, por su rápido ritmo (gran volumen de fuego). No obstante, se habló de aumentar los calibres. Y es que el cañón sigue siendo de gran eficacia para el apoyo de tropas; no obstante, se lanzan misiles contra blancos bien definidos.
- Remitió algo el empleo de embarcaciones lanzacohetes, saturando zonas.
- Se mantiene en la guerra anfibia el aumento del involucramiento vertical con paracaidistas y tropas desembarcadas con helicópteros.
- Se manifestó necesario, contra tierra, el empleo de comandos para efectuar determinadas destrucciones, desembarcados por mar o por aire.
- Se acrecienta el empleo de las embarcaciones de colchón de aire, para los desembarcos, que pueden progresar algo aun tierra adentro.
- Se mantiene la defensa contra misiles rozaolas con sistemas de armas pero se trata de aumentar su eficacia con el aumento de misiles antimisiles.
- Se mejora la visión nocturna. Se utilizan más y más los rayos infrarrojos. Hay señuelos «caloríficos» para atraer armas buscadoras; bajo el agua también señuelos ruidosos hacen el mismo efecto con las que son atraídas por el ruido.
- A propósito del «silencio», en todas sus manifestaciones: si es arma primordial para los submarinos, es de gran importancia para todos los

combatientes en la mar mantener el mayor sigilo posible, utilizando, por ejemplo, más la detección pasiva que la activa, siempre que ello sea posible. Para las comunicaciones, tiempo ha que está establecido ese mayor sigilo.

- Conocer al enemigo es de la mayor importancia. Se le observa desde los tiempos de paz. Aunque cambie sus frecuencias en cuanto haya asomos de guerra, queda mucho de su estilo y por él se sabe mucho. Observan todos los buques, pero hay algunos especialmente equipados.
- Cada vez más se cuida la logística; ya es corriente que en el grueso de su grupo de combate navegue un buque de ese tipo, aumentándose así las posibilidades en combustible, en municiones, en repuestos.
- Los aprovisionamientos de los aviones en vuelo son cosa ya fácil, además de necesaria, en muchos casos.
- Mucho juego dieron en la difícil empresa de las Malvinas las comunicaciones por satélite. Ya apuntamos lo constante de la investigación en este campo de la electrónica en el espacio en diferentes aspectos guerreros.
- En lo que a la defensa artillera de la costa se refiere, ya hace tiempo que se emplearon baterías móviles de cañones; hoy se sustituyen por misiles.
- Aumenta mucho la potencia de un buque contra tierra el que lance misiles de crucero, de gran alcance, que se adaptan al terreno en su trayectoria. En general, son magníficos lanzadores de misiles los instalados en silos, sin sectores muertos y con rapidez en el lanzamiento.
- Sigue siendo muy buen minador el submarino.
- Aprovecharemos al máximo toda la acción electrónica de que sean capaces nuestros equipos, en sus manifestaciones ESM (de apoyo), ECM (contramedidas) y EPM (anti ESM y anti ECM).

Ya empezamos este apartado diciendo que al combate naval moderno, cuando éste tenía lugar entre fuerzas principales de las denominadas por lo general como «de alta mar», lo caracterizaban, en primer término, la gran distancia a que se reñía y la enorme celeridad con que todo ocurre, necesitándose soluciones inmediatas en lo que se ha venido en llamar «tiempo real». Añadiremos que otra característica (ya más antigua) es el movimiento.

La velocidad de los buques disminuyó algo, en general, con respecto a tiempos anteriores; el empleo del misil, con su largo alcance, puso mucho en ello. Sí aumentó, en cambio, la velocidad del submarino en inmersión; es de gran importancia la velocidad de los aviones, especialmente de los de ataque. Lo es, en general, la de todo lo que ha de acercarse mucho al enemigo (un acercamiento relativo para lo que son las distancias a que se combate). Así también

han de ser muy rápidas las embarcaciones ligeras armadas de torpedos; éstos aumentaron su alcance y su velocidad, pero su empleo supone ese acercamiento relativo a que antes aludimos. Han de ser capaces de desarrollar una velocidad superior a la del conjunto de la fuerza, sus portaaviones y sus escoltas inmediatas, ya que aquéllos han de maniobrar para lanzar y recoger sus aviones. Sus operaciones establecen pauta importante, de enorme influencia en la maniobra general de la fuerza.

Se insiste en la importancia que tiene mantener el mayor silencio posible de ondas de toda clase. Ya hace mucho tiempo que viene observándose en las comunicaciones radio. Es importantísimo no ser advertido, detectar al enemigo y «dar primero», así como «dar duro» y «seguir dando» (12).

Hay que hacer hincapié en lo que a logística se refiere, hace que se pueda seguir en actividad guerrera; está unida a ese «seguir dando» a lo largo de las operaciones. Su consideración nos lleva a los mismos principios de la guerra (13). Ellos, como ya dijimos, dan forma e impulso a la voluntad e inteligencia humanas. Es como si encauzasen los combates para conseguir la victoria.

Sobre los combatientes

En el combate naval, como en todo, el hombre ocupa un lugar preponderante. Conforme se transforma aquél, así ha de tomar diferentes actitudes.

Antaño había de mostrar su valor y su destreza en el choque personal con los enemigos en el combate al abordaje; después se relega un tanto con el aumento, en número, de las piezas de artillería y la importancia que ésta toma. El cañón se hace el arma naval por excelencia, pero aún existe el abordaje como rúbrica del combate artillero; el choque personal de los hombres se va haciendo más escaso. Antes, los que mandaban las escuadras y los buques dirigían la acción, espada en mano, en los alcázares y toldillas. Las dotaciones manejaban arduosamente los cañones; algunos disparaban sus fusiles, y en el abordaje esgrimían hachas, sables y chuzos. Después los comandantes se mantienen en los puentes de mando y de navegación (la torreta blindada no llegó nunca a cuajar, por galanura y por falta de visibilidad). Los tripulantes, sí se resguardan tras los blindajes más o menos protectores; existe el valiente ataque de torpedos bajo el fuego del enemigo. Hay equipos que esperan calladamente el que haya averías para proceder a su reparación. Llegamos al fin a la época de los CIC, de los misiles y de la guerra electrónica, manteniéndose el auge que

(12) «De nada sirven la estrategia y la táctica si no se da en el blanco», terminaba diciendo sir Percy Scott. Podemos añadir «y la logística»; y también extrapolar y cambiar lo «de dar en el blanco» por «conseguir la victoria».

(13) Lo expuesto nos lleva al principio de la libertad de acción, y hace que nuestro esfuerzo sea sostenido y duradero conforme se necesite.

en la segunda guerra mundial cobraron los aviones, y es mucha la guerra submarina, ¡mucha! La campaña de las Malvinas fue un exponente de la guerra naval moderna, sin grandes batallas, con combates, sin embargo, de gran bravura, pero esgrimiendo los hombres los nuevos procedimientos con gran profesionalidad. Muchos combaten manejando directamente las armas, pero muchos también lo hacen en recintos cerrados, manejando aparatos de detección y de cálculo, y también disparando, apretando botones. Y no se olviden los denodados trozos de seguridad interior.

El valor, primera cualidad de la profesión militar, se manifiesta de distinta manera según el puesto que el hombre ocupa en el combate. En éste el ardor ayuda poco, todo se va haciendo del mismo modo que se hizo en los ejercicios, ahora con la amenaza, sí, del primer impacto.

Pero algo distinto ocurre en el combate de los aviones de ataque, y en los LAMPS, y en el combate entre fuerzas ligeras, muchas veces muy semejante al de tiempos anteriores, a corta distancia y viendo bien al enemigo. En todo esto el valor y la profesionalidad se manifiestan de distinto modo a como se hace en el gran combate electrónico y con armas de gran alcance. Existe también el combate en tierra, en las operaciones anfibia que son como una parte de la guerra naval *sui generis*.

En resumen, como siempre, ¡sin el hombre, nada! Sin él de muy poco sirven el material, la tecnología, la estrategia, la táctica y la logística (14). Todo ello ha de llevarlo adelante el hombre: con su preparación, con su destreza, con su valor (en el mosaico de sus facetas), con su voluntad de vencer.

A modo de conclusión

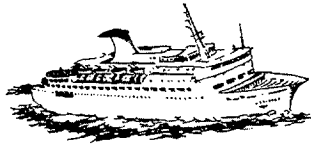
Bien conocidos son los esfuerzos que se hacen en el mundo occidental por conseguir la paz. Son dignos de toda alabanza, merecen toda la colaboración y ayuda que pueda dárseles. Pero, hoy por hoy, no se consigue esa paz tan anhelada. Será difícil, dado cómo es el género humano, puede decirse que está muy lejos. Hay otros pueblos que no manifiestan estos deseos.

Ante este estado de cosas estamos nosotros, los hombres de nuestra Armada, dedicados devotamente a defender a España y a sus intereses con las armas (en el ámbito de los cuatro medios). Nos preparamos en nuestras escuelas, en nuestras unidades de acción y de combate, con nuestras maniobras (conjuntas o combinadas, muchas de ellas). También nos preparamos —actuando— formando parte de las misiones llamadas de paz y atendiendo a compromisos internacionales adquiridos; todas ellas nos acercan a la buena preparación no por las maniobras sin enemigo, sino por la dura realidad de la guerra o de las situaciones llamadas «de crisis». Mucho nos preparó, sin duda,

(14) Encuentro cierto paralelismo con lo que dijo sir Percy Scott al referirse al Tiro Naval.

la guerra del Golfo y mucho nos prepara la intervención en el Adriático y en tierras yugoslavas. Nos lleva todo ello a la necesaria ambientación; a esa mentalización que dijo Clausewitz era tan importante como el adiestramiento adquirido por la instrucción y el ejercicio. Desea contribuir a ello el presente artículo.

Carlos MARTÍNEZ-VALVERDE



BIBLIOGRAFÍA

- THURSFIELD, J. R., OTTLEY, C. A. sir Charley (R. N.): *La Guerra Naval*.
 General VON CLAUSEWITZ, Karl: *De la Guerra*.
 Teniente de navío BAUDRY, A. (Marina francesa): *La Batalla Naval*.
 Almirante LACOSTE, Pierre: *Estrategias Navales del Presente*.
 Capitanes de fragata NÚÑEZ LACACI, F., y TORRENTE, F.: *La Marina, esa desconocida*.
 SWEETMAN, B.: *Militare Space, The Warfighter Edge, y Getting There*. IDR. International Defense Review, volumen núm. 28.
 KELL, Robin, y SCOTT, Richard: *Mine hunting Sonar, Offboard Countermeasures Technology*. Rev. «Naval Forces» núm. VI, 1994.
 SHLYAKHTENKO, Alexander: *Flashing across the Seas*. De la misma revista.
 Teniente de navío MORABITO, Nicola: *La Marina Italiana en Guerra*.
 Capitán de fragata DE LA SIERRA, Luis: *Titanes Azules*.
 Almirante NIMITZ, Chester: *Power, a naval history*.
 Equipo del «Sunday Times»: *La Guerra de las Malvinas*.
 OSPREY: *Battle for the Falkland*. Naval Forces.
 LIDDELL HART, B. H.: *Estrategia: la Aproximación Indirecta*.
 Capitán de fragata GIMÉNEZ, Guillermo I. M.: *La Acción Enemiga en el Atlántico Sur*. Rev. Esc. Naval Argentina, noviembre 1983.
 Contraalmirante MARTÍNEZ-VALVERDE, Carlos: *Combatividad, Acometividad, Agresividad... y amor a la Paz*. REVISTA GENERAL DE MARINA, febrero 1990.
 MARTÍNEZ-VALVERDE, Carlos: *La flexibilidad en la constitución y empleo de los grupos de combate*. REVISTA GENERAL DE MARINA, mayo 1994.
 MARTÍNEZ-VALVERDE, Carlos: *Enciclopedia General del Mar*. Tomo IX (apéndice): *voces referentes a las armas de los buques y aviones, y a su empleo, y a la táctica naval moderna*.

LA BATALLA DEL MAR DEL CORAL Y SU INFLUENCIA EN LA DE MIDWAY

Introducción



STE trabajo es una síntesis del pensamiento estratégico japonés que, ofuscado por los grandes éxitos obtenidos a partir del ataque de sus aviones embarcados a Pearl Harbor y la ocupación de todos los objetivos fijados en su plan inicial de guerra, estimó que sus Fuerzas Armadas eran invencibles.

El Ejército y la Armada diferían sobre cuál debería ser la nueva estrategia bélica para consolidar sus triunfos. El primero abogaba por avanzar hacia el sur en Nueva Guinea y las Salomón, ocupar Port Moresby y amenazar a Australia. La Armada sostenía que era mejor crear una situación que forzara a la flota enemiga a entablar una batalla decisiva antes de que el poder industrial de Estados Unidos, muy superior al japonés, la hiciera imbatible.

El método es exponer, en primer lugar, la situación del proceso de la política de seguridad de Japón mediante el análisis de los pensamientos estratégicos de la Armada y Ejército y el problema que plantearon al Cuartel General Imperial sus diferentes puntos de vista; exponer a continuación el dispositivo naval para apoyar al Ejército, a cuya estrategia asignó el Cuartel General Imperial prioridad sobre la de la Armada. Se expondrá también, a grandes rasgos, la ejecución de la operación de desembarco en Port Moresby; en segundo lugar, se explicará la situación del proceso de la política de seguridad norteamericana, su reacción al descubrir los planes enemigos, el dispositivo naval para impedir que tuvieran éxito y la ejecución, a grandes rasgos, de sus acciones para lograrlo; en tercer lugar, analizar los esquemas de reconocimiento aéreo establecidos por los contendientes para avistar a enemigo y, finalmente analizar el ataque norteamericano del 7 de mayo contra la Fuerza de Apoyo (FA) del contraalmirante Goto y los ataques del 8 de mayo del Grupo Operativo (GO) 17.5 contra la fuerza de ataque de portaaviones del vicealmirante Takagi y el de los aviones embarcados japoneses a la GO 17.5 en que hundieron al *Lexington* y averiaron al *Yorktown*.

Se han elaborado dos cuadros de acontecimientos principales y un gráfico del teatro de operaciones.

El trabajo finalizará con unas conclusiones centradas en las causas que ocasionaron los resultados obtenidos en la primera batalla naval en la que combatiéron sólo portaaviones y aviones embarcados sin encuentros directos de otras unidades navales.

Proceso de la política de seguridad de Japón

La ofensiva había alcanzado, o estaba a punto de hacerlo, los objetivos del plan inicial de guerra y las Fuerzas Armadas aliadas, derrotadas en Filipinas, Borneo, Malasia, Birmania y las Indias Orientales holandesas se habían replegado hacia Australia donde se reorganizaban con material norteamericano.

El mando naval norteamericano estaba estableciendo bases navales y aéreas para defender sus líneas de abastecimientos hacia Australia y, en consecuencia, reforzaba su poder naval desplegado en el Pacífico.

Las estimaciones de Inteligencia indicaban que el general MacArthur planeaba utilizar Australia como base de partida para reconquistar los territorios perdidos por los aliados desde el comienzo de la guerra.

El Cuartel General Imperial y los Estados Mayores del Ejército y la Armada escogían nuevos objetivos para proteger mejor los ya alcanzados con el éxito de su plan inicial de guerra y elaboraban planes para conseguirlos.

Pensamiento estratégico de la Armada

Los objetivos alcanzados y las defensas establecidas no satisfacían plenamente al almirante Yamamoto y a su Estado Mayor. Sus reflexiones y análisis se centraban en lo siguiente:

1. Los servicios de Inteligencia habían informado que el poder bélico del enemigo desplegado en el océano Pacífico aumentaba continuamente y el de Inteligencia Naval informaba de crecientes actividades de portaaviones norteamericanos en el Pacífico meridional.

2. La batalla naval decisiva entre su poder naval y el de Estados Unidos no se había entablado después de cuatro meses de guerra.

3. Su capacidad industrial era muy inferior a la de los Estados Unidos y, en consecuencia, las fuerzas navales norteamericanas podrían reponer sus pérdidas de Pearl Harbor, aumentar en cantidad y mejorar su calidad hasta superar a las suyas, y ello sucedería inevitablemente, incluso si toda la capacidad industrial japonesa fuera asignada al incremento del poder naval, lo que se estimaba imposible.

4. Era necesario un encuentro decisivo antes de que el superior poder naval enemigo fuera una realidad en el océano Pacífico.

5. El ataque aéreo del 18 de abril confirmó sus estimaciones de un resurgimiento del poder naval norteamericano y hacía más urgente un encuentro decisivo para destruirlo.

El resultado de sus reflexiones y análisis fue elaborar un plan tendente a aumentar las probabilidades de un encuentro resolutivo. Su objetivo fue ocupar la isla de Midway en coordinación con una acción de diversión en las islas

Aleutianas; la finalidad del plan era provocar una reacción de la flota enemiga que produjera una batalla decisiva antes de que fuera demasiado poderosa.

Pensamiento estratégico del Ejército

La estrategia bélica es un proceso interpretado, en muchos casos, de manera distinta por cada uno de los componentes de unas Fuerzas Armadas. El Cuartel General Imperial decidió, a instancia del Ejército, ocupar Port Moresby mediante un desembarco en la bahía de Milne después del establecimiento de una base de hidroaviones en la isla de Tulagi. Las acciones para alcanzar estos objetivos fueron denominadas Operación MO.

Los argumentos aducidos por el Ejército para la ejecución de la Operación MO fueron, entre otros, los siguientes:

1. La ocupación de este puerto en el mar del Coral se estimó importante para utilizarlo como base de apoyo en operaciones contra Nueva Caledonia, que una vez ocupada sería la base de apoyo de acciones contra Samoa, las Fiji y las líneas marítimas de abastecimiento vitales entre Estados Unidos y Australia.
2. Los montes Owen Stanley eran un gran obstáculo para avanzar por tierra hasta las costas meridionales de Nueva Guinea.
3. Las tropas de Lae y Salamua tenían dificultades debido a los ataques de los aviones enemigos basados en Port Moresby, y su ocupación aumentaría la seguridad de tales tropas.

Situación planteada en el Cuartel General Imperial

Los desacuerdos dentro de la Armada y entre ésta y el Ejército sobre cuál debería ser la nueva estrategia bélica era frecuentes:

- El Ejército planeó ocupar Port Moresby mediante un desembarco y necesitaba la cooperación de la Armada.
- La Armada planeó ocupar la isla de Midway y dos islas de las Aleutianas para aprovechar la reacción de la flota norteamericana, provocar una batalla decisiva y destruirla antes de que fuera demasiado poderosa.

El mando del Ejército argumentó que las fuerzas enemigas de Port Moresby, apoyadas desde Australia, eran muy dignas de tenerse en cuenta en la nueva estrategia que se elaborase, y que la Operación MO tenía prioridad de ejecución sobre la de la Armada.

El Ejército había avanzado, hasta la fecha, con cobertura de aviones suyos o de la Armada basados en tierra, y escogido sus objetivos ajustándose al criterio de que para avanzar era condición *sine qua non* obtener previamente

bases para establecer la adecuada cobertura aérea con aviones basados en tierra. Sus mandos percibieron que las características del archipiélago de las Salomón posibilitaban establecer bases que proporcionarían cobertura aérea tanto a sus avances hacia el sur como para oponerse a los del enemigo hacia el norte. Asumieron que el enemigo seguiría su mismo criterio de avanzar sólo bajo cobertura aérea de aviones basados en tierra y planeaba hacerlo hasta la base principal japonesa de Rabaul, en Nueva Bretaña.

El mando japonés decidió resolver la situación planteada por las características de las Salomón, ocupando sus islas más meridionales, las Ocean y las Nauru. Estimó que estas islas le proporcionarían suficientes bases para impedir las ofensivas enemigas contra los territorios conquistados y para atacar el tráfico marítimo aliado de Estados Unidos con Australia.

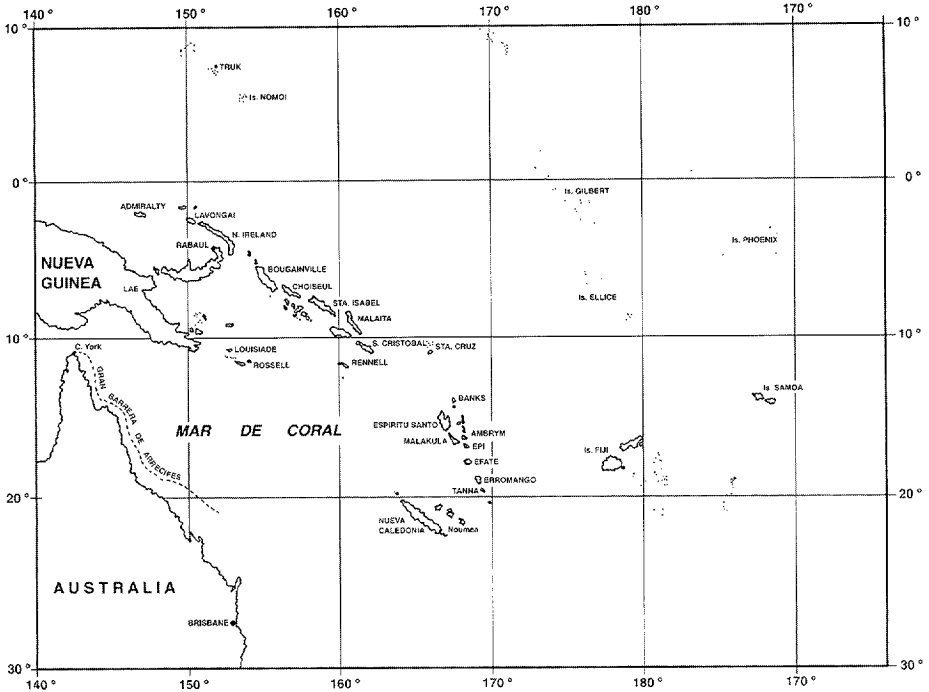
La elevada moral de las Fuerzas Armadas y su convencimiento de que eran invencibles posibilitó la concepción y elaboración de nuevos planes, cuyo objetivo era ocupar territorios más allá de lo previsto en el plan inicial de guerra. El mando japonés olvidó, en su ofuscación, que forzaban la ejecución de operaciones más allá de la cobertura de sus aviones basados en tierra y el principio de que toda acción ofensiva es más difícil que tenga éxito cuanto más lejos se ejecute de sus bases de apoyo. Cuanto más lejos tuvieran que operar de sus bases de apoyo (Rabaul, Kavieng, Salomón septentrionales y Nueva Guinea) menor sería su capacidad de combate, más difícil su apoyo logístico y mayor la capacidad de combate del enemigo y de su apoyo logístico.

El mando del Ejército pidió fuerzas navales para apoyar su ofensiva contra Port Moresby cuando la Armada trataba de reunir su máxima capacidad de combate para asignarla a ejecutar su Operación MI/AL (ocupación de la isla de Midway y diversión en las Aleutianas).

El almirante Yamamoto estimó que el escenario de la Operación MO (gráfico 1) era inadecuado para alcanzar su principal objetivo de entablar una batalla decisiva y lo pospuso hasta después de finalizada tal operación; tuvo que aceptar, sin embargo, el riesgo de asignar importantes fuerzas navales para poder desarrollar la estrategia del Ejército, convertida en estrategia prioritaria por decisión del Cuartel General Imperial. Se había planeado utilizar estas fuerzas en su estrategia naval al convertirse, en su momento, en estrategia bélica. Además, es muy probable que su única opción fuera asignar fuerzas navales para desarrollar la Operación MO.

El Cuartel General Naval estimó, por su parte, que la flota enemiga reaccionaría ante la Operación MO y sería posible tenderle una trampa para destruirla o disminuir su capacidad de combate para la batalla decisiva, prevista durante la Operación MI/AL.

El almirante Yamamoto, ansioso de que su estrategia naval fuera aceptada como estrategia bélica, y estimando que la Operación MO era fácil, accedió, sin poner muchas dificultades, a la petición de apoyo de fuerzas navales hecha por el Ejército para su Operación MO.



La Armada japonesa no tuvo en cuenta en sus análisis los factores siguientes:

1. La sorpresa, que siempre les había sido propicia, sería muy difícil de lograr.
2. La experiencia bélica de las fuerzas enemigas era mucho mayor.
3. Las fuerzas navales norteamericanas habían elaborado, forzadas por la pérdida de sus acorazados en Pearl Harbor, una estrategia centrada en el empleo de sus portaaviones.

Dispositivo naval de la Operación MO

La Armada asignó las fuerzas navales siguientes, organizadas como se indica a continuación:

1. Fuerza de ataque de portaaviones (FAP) (vicealmirante Takeo Takagi): esta fuerza tenía la misión de anticiparse a la esperada reacción de la flota norteamericana y estaba formada por dos portaaviones pesados (*Zuikaku* y *Shokaku*), dos cruceros pesados (*Myoko* y *Haguro*), una cortina de cuatro destructores para protección de los portaaviones (*Ariake*, *Yugure*, *Shigure* y *Shiratsuyu*) y otra de protección de los cruceros (*Ushio* y *Akebone*).

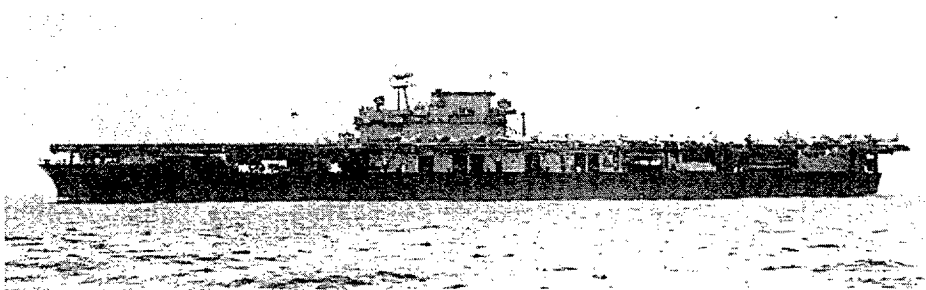
2. Fuerza de desembarco de Port Moresby (FDPM) (contraalmirante Koso Abe): esta fuerza tenía la misión de desembarcar tropas al este de Port Moresby y estaba formada por un minador (*Tsugaru*), 12 buques de transporte con tropas del Ejército y de la fuerza naval especial de desembarco, y embarcaciones auxiliares.

3. Fuerza de ataque de Port Moresby (FAPM) (contraalmirante Kajioaka): su misión era escoltar y apoyar a la FDPM y estaba constituida por un crucero ligero (*Yubari*), cinco destructores (*Oite*, *Asanagi*, *Mutsuki*, *Yaci* y *Mochizuki*), un patrullero y embarcaciones auxiliares.

4. Fuerza de cobertura (FC) (contraalmirante Marumo): su misión era dar cobertura naval y aérea a la FDPM y estaba formada por dos cruceros ligeros (*Tenryu* y *Taisuta*), un buque nodriza de hidroaviones (*Kamikawa Maru*) y tres cañoneros.

5. Fuerza de Apoyo (FA) (contraalmirante Aritomo Goto, que ostentaba el mando táctico de la Operación MO): su misión era prestar apoyo a las operaciones de desembarco en Tulagi y en Port Moresby. Estaba constituida por un portaaviones ligero (*Shoho*) y un destructor (*Sazanami*), asignados como fuerza de apoyo cercano del desembarco de Port Moresby, y cuatro cruceros pesados (*Aoba*, *Kako*, *Kinugasa* y *Kikuzuki*) que integraban la fuerza de apoyo lejano común para los desembarcos en Tulagi y Port Moresby.

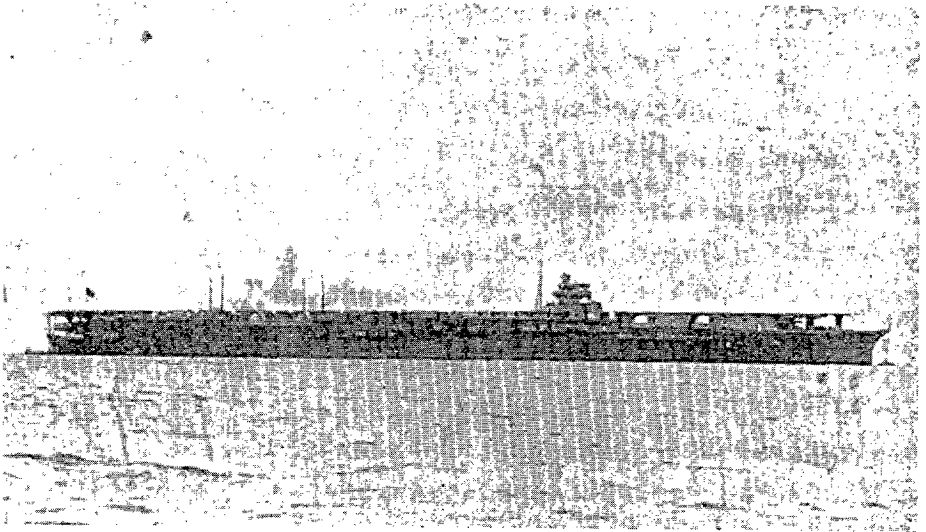
6. Fuerza de desembarco de Tulagi (FDT) (contraalmirante Kiyihide Shima): su misión era desembarcar en Tulagi y establecer una base de hidroaviones. La formaban dos destructores (*Yuzuki* y *Kikuzuki*), dos minadores (*Okinoshima* y *Koei Maru*), un buque transporte y embarcaciones auxiliares.



Portaaviones *Yorktown*.

Proceso de la política de seguridad de Estados Unidos

Con sus acorazados hundidos o averiados en Pearl Harbor, el mando naval norteamericano tenía necesariamente que establecer una manera de emplear su poder naval centrado en sus portaaviones. En la puesta en práctica de esta estrategia, tuvo la gran ventaja de poder interpretar los principales códigos

Portaaviones *Shokaku*.

navales japoneses; así conoció, a mediados de abril, los planes enemigos de avanzar por la costa oriental de Nueva Guinea hacia el mar del Coral y ocupar Port Moresby para amenazar la parte septentrional de Australia. El conocimiento de los planes y objetivos del enemigo no garantizaba la victoria aliada, pero era una ayuda para impedir que tuvieran éxito. La única opción del almirante Nimitz era concentrar en el Pacífico sur las fuerzas navales disponibles e intentar hacer abortar los planes del enemigo.

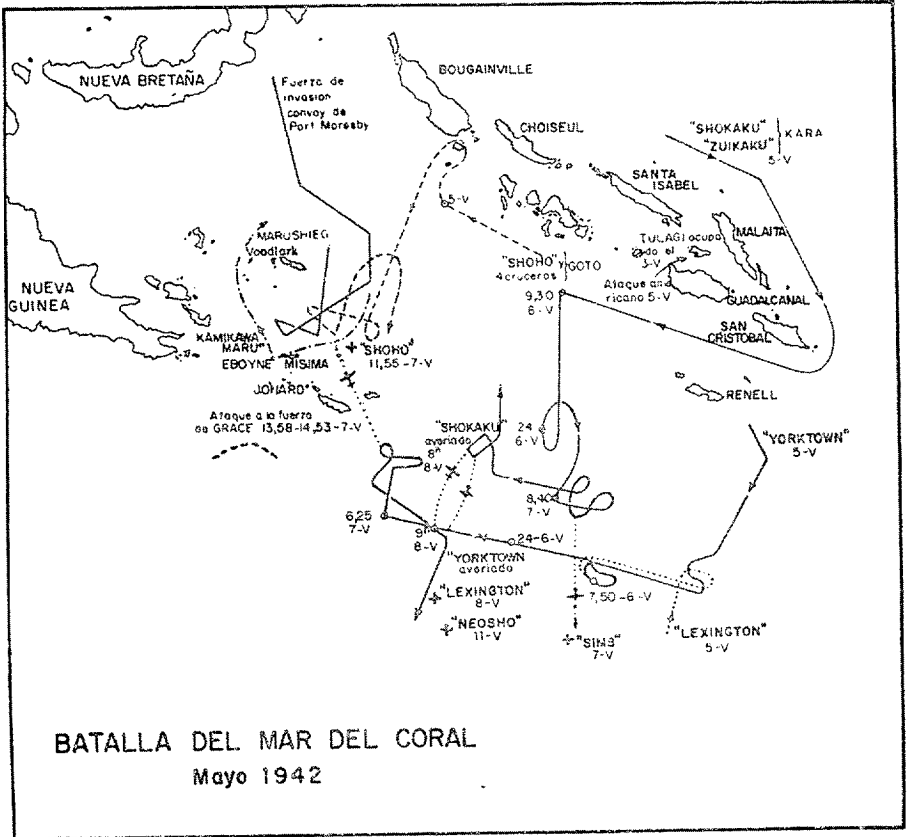
Dispositivo naval norteamericano

El mando naval constituyó la Fuerza Operativa (FO) 17, con los portaaviones pesados *Yorktown* y *Lexington* y otras unidades navales, tanto norteamericanas como australianas, distribuidas de la manera siguiente:

— Grupo Operativo GO 17.5 (grupo de portaaviones), integrado por dos portaaviones pesados (*Yorktown* y *Lexington*) y una cortina de protección de destructores (*Morris*, *Anderson*, *Hammann* y *Russell*).

— Grupo Operativo GO 17.2 (grupo de ataque) compuesto por cinco cruceros pesados (*Minneapolis*, *New Orleans*, *Astoria*, *Chester* y *Portland*) y una cortina de protección de destructores (*Phelps*, *Dewey*, *Farragut*, *Aylwin* y *Monaghan*).

— Grupo Operativo GO 17.3 (grupo de ataque procedente de Australia), integrado por tres cruceros pesados (*Australia* y *Hobart* —australianos— y *Chicago*) y una cortina de protección de destructores (*Perkins* y *Walke*).



- Grupo Operativo GO 17.6 (tren de flota), formado por dos petroleros (*Neosho* y *Tippecanor*) y una cortina de protección de destructores (*Sims* y *Worden*).
- Grupo Operativo GO 17.9, constituido por un buque-nodriza de hidroaviones (*Tangier*).

El contraalmirante Fletcher, embarcado en el portaaviones *Yorktown*, asumió el mando de la FO 17, que recibió instrucciones para reunirse en el mar del Coral.

Sus movimientos y acciones se indican en los dos cuadros anexos sobre la ejecución de la Operación MO y reacción norteamericana.

Sistemas de búsqueda y reconocimiento aéreo de las fuerzas participantes

La doctrina de empleo de portaaviones en combate estaba todavía muy poco consolidada y se basaba fundamentalmente en el principio de que tenía ventaja el que primero avistase y atacase al enemigo. Es lógico, en consecuencia, que la primera batalla entre portaaviones fuera precedida de intensas operaciones de búsqueda y reconocimiento aéreo de ambos contendientes, convencidos de la ventaja que suponía ser los primeros en atacar.

Esquema japonés de búsqueda y reconocimiento aéreo

El almirante Inouye utilizó hidroaviones de gran radio de acción basados en Rabaul que exploraron la totalidad del mar del Coral.

El vicealmirante Takagi no utilizó, en misiones de reconocimiento aéreo a gran distancia a los aviones embarcados de sus portaaviones; empleó a los hidroaviones de sus cruceros para reconocimientos aéreos a distancia media.

Un hidroavión de Rabaul fue atacado al mediodía del 5 de mayo por un avión del *Yorktown* y el Cuartel General de Rabaul tuvo así la certeza de la sospechada presencia de portaaviones enemigos en el mar del Coral, al ser atacada Tulagi, el 4 de mayo.

Un hidroavión de Rabaul informó, correctamente, el 6 de mayo, de la posición de dos portaaviones enemigos, pero el vicealmirante Takagi no recibió esta información hasta el día 7.

Esquema norteamericano de búsqueda y reconocimiento aéreo

Este esquema dejaba una parte del mar del Coral sin explorar. Las razones eran las siguientes:

- La responsabilidad de las operaciones de búsqueda y reconocimiento aéreo en el mar del Coral correspondía al general MacArthur, que carecía de medios suficientes para cubrirlo en su totalidad.
- El almirante Nimitz no podía ejecutar con sus aviones operaciones de búsqueda y reconocimiento aéreo en la zona asignada al general MacArthur.
- La aviación naval norteamericana basada en tierra, desplegada en Noumea, carecía de alcance suficiente para la búsqueda y reconocimiento completos de las islas Salomón, y no podían volar en la zona asignada a MacArthur.

Las operaciones de búsqueda y reconocimiento aéreo fueron, en consecuencia, asumidas por los aviones embarcados del GO 17.5.

Ejecución de la Operación MO y reacción norteamericana

Estas acciones se expondrán en dos fases:

Primera fase.—Comprende la ocupación de Tulagi y movimientos de los dispositivos navales japonés y norteamericano en el mes de abril y se expone en el cuadro siguiente:

PARTICIPANTES	28 de abril	29 de abril	30 de abril
Cuartel General del almirante Inouye en Rabaul.	Asume la dirección y coordinación de la operación.		
FA (contraalmirante Goto). Asume el mando táctico.	Zarpa de Truk y arrumba al sur.	Rumbo a las Salomón.	Al sur de Nueva Georgia en apoyo del desembarco de Tulagi.
FC (contraalmirante Marumo).	En Rabaul.	Zarpa y se sitúa a 60 millas al oeste de Tulagi.	Apoyando el desembarco de Tulagi.
FDT (contraalmirante Shima).	En Rabaul.		Zarpa a las 0830 y ocupa Tulagi.
FO 17 (contraalmirante Fletcher).	Sus componentes arrumbando hacia su lugar de reunión.		

Esta primera fase se desarrolló sin oposición naval norteamericana, por las razones siguientes:

- Las tropas australianas que guarnecían Tulagi habían sido retiradas y los japoneses desembarcaron sin encontrar resistencia.
- Los GO de la FO 17 estaban en proceso de reunirse y demasiado lejos para poder intervenir.
- Los aliados tuvieron información del desembarco varios días después de haber ocurrido.

Segunda fase.—Comprende el intento de desembarco en Port Moresby, el ataque de los aviones embarcados del *Yorktown* a Tulagi, el combate entre las fuerzas de portaaviones japonesa y norteamericana y los acontecimientos más importantes de los primeros ocho días de mayo de 1942.

Todo ello se indica resumido en el cuadro siguiente:

PARTICIPANTES	1 DE MAYO	2 DE MAYO	3 DE MAYO	4 DE MAYO	5 DE MAYO	6 DE MAYO	7 DE MAYO	8 DE MAYO
CG del almirante Inouye en Rabaul.	Operaciones de búsqueda y reconocimiento aéreo.							
FA del CA Goto	Proximidades Nueva Georgia.	En la mar apoyando la operación de desembarco en port Moresby.						Retirándose.
FC (CA Marumo)	En la mar.	Precede a la FDPM.						Retirándose.
FAP (VA Takagi)	Zarpa de Truk una vez que se ha ocupado Tulagi y arremba al sur.	Rumbo al escenario de la operación.	Por la tarde se encuentra al oeste de la isla de Santo y arremba al sur.	Arriba de la FO 17.	Arriba de la FO 17.	Arriba de la FO 17.	Arriba de la FO 17.	Retirándose.
FDPM (CA Abe)	En Rabaul.	Zarpa y arremba a las Luisiadas.						Retirándose.
FAPM (CA Kajioaka)	En Rabaul.							Retirándose.
FO 17 (CA Fletcher)	El GO 17.5 se retira a unas 250 millas al oeste de la isla de Espíritu Santo.	En la mar.	El GO 17.5 rellena de combustible del 60 17.6 y finalizado arremba a un lugar fijado a las 0800 del 4 de mayo.	Aviones del Yorktown atacan Tulagi y el CA Fletcher arremba al lugar de reunión.	La FO 17 navega reumida al oeste-noroeste, al haber recibido información de fuerzas navales enemigas aproximándose a los accesos de port Moresby, desde las 2000 del 5 a las 0115 del 7.	«Al orto» se ordena que arrembe al noroeste e intercepte a la FO. A las 0629 se arremba al sur de la isla Russell. A 0825 se avista a la FA a la que ataca hundiendo al <i>Sholto</i> . A 2200 100 millas al oeste de la FAP. Navega al oeste durante la noche.	A las 0722 un avión del <i>Lexington</i> avista a la FAP que estima por tráfico raso interceptado que el 60 17.5 ha sido también localizado.	A 0700 informa a todas sus fuerzas la posición de la FO 17. Ordena al <i>Shokaku</i> que arrembe a Japón y al <i>Zinkaku</i> a Truk y ordena posponga la operación MO.

Movimientos de la Fuerza Aliada

La FO 17 recibió órdenes de reunirse e impedir que el enemigo alcanzase sus objetivos.

El GO 17.5 se reunió a unas 250 millas al oeste de la isla de Espíritu Santo y relleno de combustible del GO 17.6 el 3 de mayo; hecho esto arrumbaron a un punto de reunión con el GO 17.3 fijado para las 0800 del 4 de mayo, acudiendo desde Australia.

Este plan fue modificado al recibirse información de que tropas enemigas habían desembarcado en Tulagi. El contraalmirante Fletcher, embarcado en el portaaviones *Yorktown*, de 19.000 toneladas y 34 nudos, ordenó al petrolero *Neosho* y destructor *Russell* que se incorporaran al *Lexington* (33.000 toneladas y 33 nudos) donde estaba embarcado el contraalmirante Fitch. Estableció un nuevo punto de reunión para la mañana del 5 de mayo y arrumbó hacia la isla de Tulagi.

Ataque de los aviones embarcados del «Yorktown» a Tulagi

La situación era la siguiente:

- La FA del contraalmirante Goto navegaba al nordeste, cerca de la isla de Nueva Georgia; las fuerzas de desembarco y de ataque de Port Moresby estaban en Rabaul; la FC del contraalmirante Marumo estaba en la mar para preceder a las dos anteriores y la FAP del vicealmirante Takagi navegaba al norte de Bougainville.
- El contraalmirante Fitch se había reunido con el GO 17.3 y ambos navegaban para reunirse con el *Yorktown* en el nuevo punto de reunión, fijado para el 5 de mayo, y se distanciaban otras 50 millas del *Yorktown*, que se disponía a atacar Tulagi.

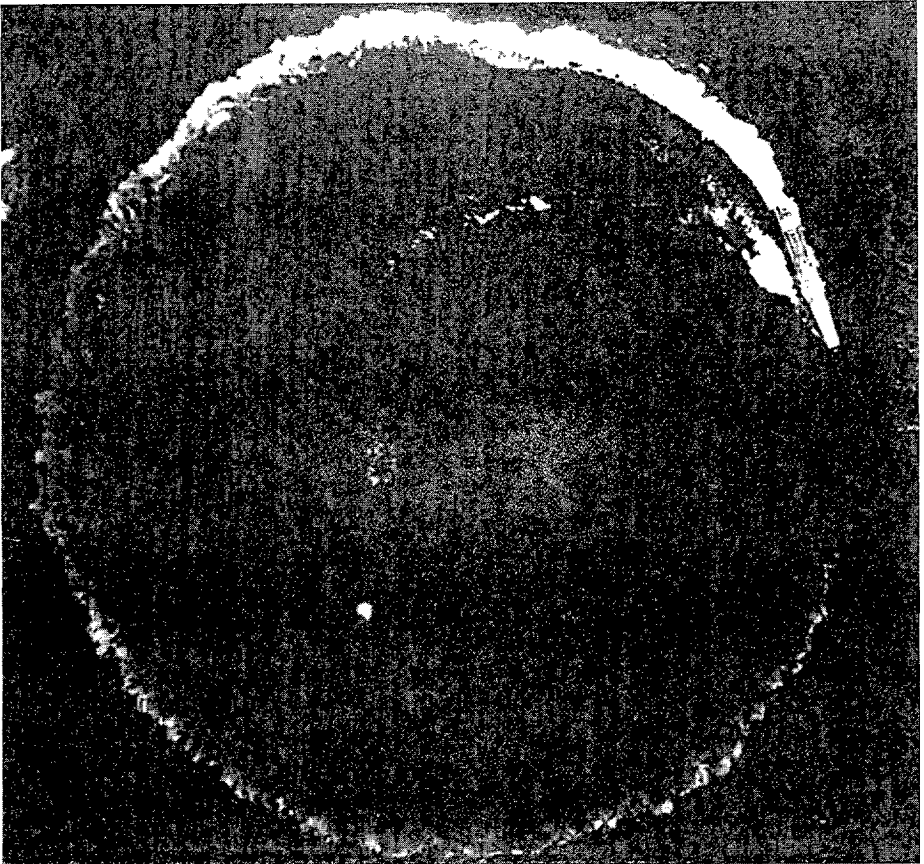
El enemigo disponía de pocas unidades navales para defender Tulagi; el contraalmirante Fletcher no podía estar seguro de ello y sin disponer de cobertura adecuada ordenó atacar a las 0600 del 4 de mayo. El primer ataque fue ejecutado por 12 aviones torpederos, 25 bombarderos en picado y seis cazas.

Un minador y dos destructores de la FDT formaban a las 0730 la barrera de protección del puerto. Los aviones del *Yorktown* atacaron a las 0820 y a las 0822 el destructor *Kikuzi* sufrió el impacto de una bomba de 227 kilos y, aunque consiguió varar, la pleamar le arrastró a mar abierto y se hundió. El *Yorktown* realizó, antes de arrumbar al punto de reunión, un segundo y un tercer ataque.

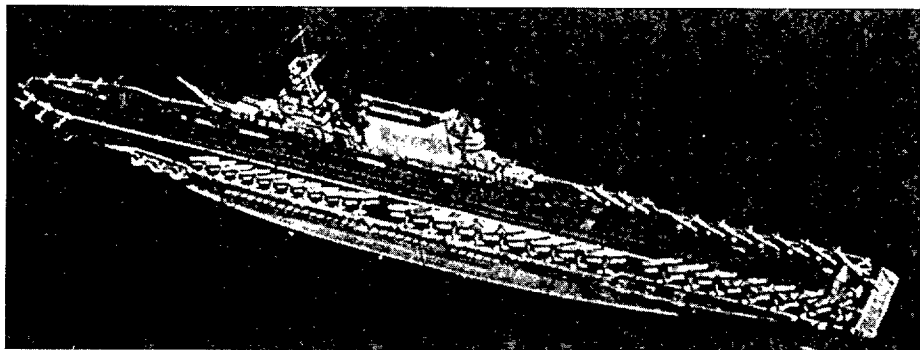
Maniobra japonesa de aproximación a Port Moresby

La FC del contraalmirante Marumo precedió a la FD del contraalmirante Abe que desde el día 5 de mayo navegaba en demanda de las Luisiadas, escoltada por la FA del contraalmirante Kajioka, con la intención de cruzar el paso de Jomard sobre la medianoche del 6 de mayo. Se ordenó al buque nodriza de portaaviones de la FC, *Kamiwaka Maru*, que realizase operaciones de búsqueda y reconocimiento aéreo a partir de las primeras horas de la mañana del 7, y el resto de la FC arrumbó al noreste para situarse en las proximidades de las islas Entrecasteaux para dar cobertura a la operación de desembarco.

La FA del contraalmirante Goto navegaba hacia la FD para prestarle apoyo directo y el 6 de mayo fue avistada a las 1030, cuando se encontraba a 60 millas



Batalla del mar del Coral. El portaaviones *Shoho*, atacado por aviones norteamericanos, intenta eludir las bombas navegando en círculo.



Portaaviones *Lexington*.

al sur de Bougainville, por cuatro B-17 que atacaron al portaaviones ligero *Shoho* sin causarle averías de importancia; posteriormente, arrumbada al sur, fue nuevamente avistada por aviones de reconocimiento. La FD fue avistada a las 1300 del 6 de mayo navegando hacia el paso de Jomard.

El Cuartel General del almirante Inouye supo que dos de sus fuerzas habían sido descubiertas; estimó, sin embargo, que el enemigo ignoraba la presencia de su FAP y continuó el desarrollo de la operación según lo planeado.

La FAP estaba a las 1030 del 6 de mayo al norte de la FO 17 sin conocer su posición ni de las otras fuerzas del dispositivo japonés. El vicealmirante Takagi ordenó arrumbar al sur, mientras que la FO 17 navegaba al oesnoroeste al recibir la información de la aproximación japonesa a los accesos de Port Moresby. Navegó al sur hasta las 2000 en que arrumbó al norte, hasta las 0115 del 7 de mayo. No navegó al oeste para proteger a las otras fuerzas japonesas para evitar que la FO 17 se encontrase al sur por su popa. Ordenó operaciones de búsqueda y reconocimiento aéreo a partir del amanecer del 7 y a las 0730 recibió información del avistamiento y posición de un portaaviones y un crucero enemigos. Estimó, pues, que su maniobra había tenido éxito. Navegó al sur hasta las 0740 y ordenó atacar al enemigo avistado, poniendo rumbo al este. Pero el informe era incorrecto y sus aviones atacaron y hundieron al destructor *Sims* y averiaron al petrolero *Neosho*, que fue hundido días después por unidades navales norteamericanas que salvaron a su dotación.

Batalla del mar del Coral

La FO 17 había atacado Tulagi el 4 de mayo y, aunque las fuerzas navales japonesas sólo perdieron un destructor, dos patrulleros y un buque transporte, que fueron hundidos, y tuvieron averías en un destructor y en un minador, la conmoción producida por el ataque de los aviones embarcados norteamerica-

nos fue muy intensa en todo el dispositivo naval japonés y en particular en la FAP del vicealmirante Takagi.

Los aviones de reconocimiento de la FO 17 avistaron a las 0815 del 7 de mayo dos portaaviones y cuatro cruceros a 225 millas al noroeste de la fuerza 17. El contraalmirante Fletcher decidió atacar. Las unidades avistadas no eran la FAP del vicealmirante Takagi, sino la FA del contraalmirante Goto; los aviones del *Lexington* descubrieron al portaaviones ligero *Shoho* a sólo 90 millas al noroeste y lo atacaron, sin encontrar apenas resistencia aérea, ataque que continuaron los del *Yorktown* poco tiempo después. El *Shoho* se hundió a las 1035 y la FA, reducida a cuatro cruceros pesados y un destructor, se retiró hacia el nordeste, transfiriendo los hidroaviones de sus cruceros al buque nodriza *Kamikawa Maru* de la FC del contraalmirante Marumo.

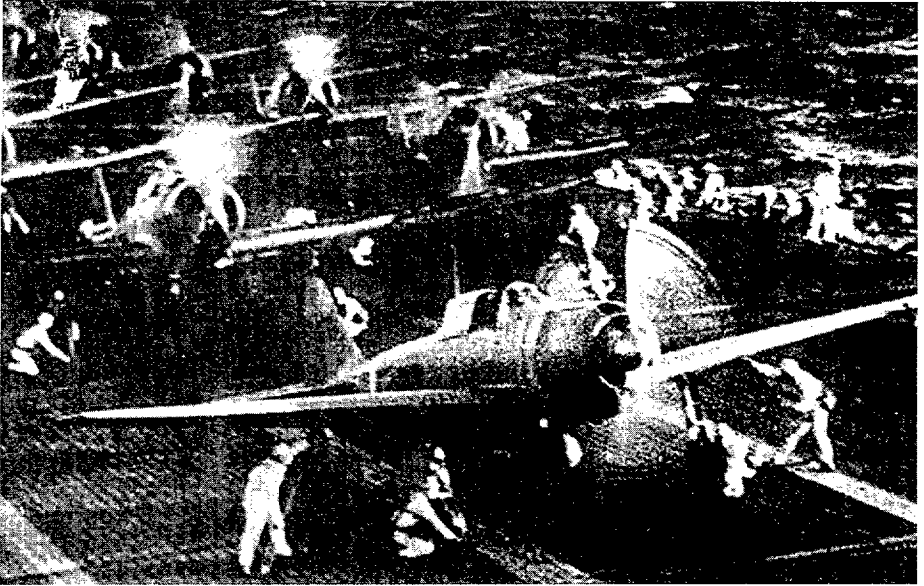
Las dos fuerzas de portaaviones descartaron los ataques nocturnos y comenzaron a buscarse en las primeras horas del 8 de mayo; a las 0625 el *Lexington* puso en vuelo 18 aviones, que a las 0722 avistaron a la FAP del vicealmirante Takagi y transmitieron su posición. El contraalmirante Fletcher ordenó despegar, a 0738, a 43 aviones del *Lexington* y 39 del *Yorktown*; los del *Yorktown* fueron los primeros en atacar a la FAP, cuyos portaaviones navegaban distanciados ocho millas, protegidos cada uno por un crucero pesado y un destructor. El *Shokaku* puso proa al viento para lanzar sus aviones de caza. Los cazas del *Yorktown* llegaron a las 1000.

Este ataque tuvo menos éxito del que se hubiera podido esperar al ser el primero; las reglas de combate entre portaaviones tenían todavía que ser aprendidas y ésta fue la primera experiencia de la que extraer consecuencias: los aviones torpederos lanzaron demasiado lejos y no consiguieron impactos; los bombarderos en picado lograron sólo dos impactos que ocasionaron incendios y averías en la cubierta de vuelo del *Shokaku* y que lo incapacitaron para poner aviones en vuelo durante una hora, aunque no impidieron la recogida.

Los aviones del *Lexington* tuvieron menos éxito que los del *Yorktown*. Muchos de ellos no encontraron al enemigo y faltos de combustible regresaron al buque. Sólo atacaron once aviones torpederos, cuatro bombarderos en picado y ocho cazas, a las 1040, al *Shokaku* que recibió tres impactos de bombas; no corría peligro de hundimiento, pero tenía bastantes bajas, y después de apagar los incendios se dirigió a Japón para entrar en reparación, transfiriendo 46 de sus aviones al *Zuikaku*.

Ataque de los aviones de la FAP al GO 17.5

Los aviones de la FAP del vicealmirante Takagi atacaban, mientras sus portaaviones eran atacados, al *Yorktown* y al *Lexington* del GO 17.5.



Batalla del mar del Coral. Aviones japoneses a punto de despegar. En primer término, un Zero.

La fuerza atacante de aviones japoneses tenía ventajas sobre la norteamericana, a pesar de su menor número. Su fuerza de ataque de 69 aviones tenía una proporción más equilibrada en tipos, y sus pilotos una idea clara de dónde se encontraba el enemigo; tenían además experiencia de combate: los pilotos navales japoneses contaban, en diciembre de 1941, con un promedio de 700 horas de adiestramiento en vuelo antes de ser destinados a la flota, mientras que los norteamericanos sólo 305 horas. La Patrulla de Aviones de Combate (CAP) de la FO 17 era inadecuada y estaba mal colocada.

Los aviones torpederos japoneses atacaron, sobre las 1010, al *Lexington*: se acercaron simultáneamente por sus dos amuras hasta hacer que la carrera de sus eficaces torpedos fuese de unos 925 metros; esta táctica impedía al *Lexington* maniobrar para evitar la salva de torpedos lanzados por una amura sin meterse dentro de la salva lanzada por la otra. Japón había puesto en servicio los mejores torpedos del mundo, tanto para sus submarinos y unidades de superficie como para sus aviones torpederos; propulsados por oxígeno, eran muy superiores a los norteamericanos (propulsados por aire comprimido) en alcance, precisión y en funcionamiento eficaz. El *Lexington* recibió un impacto de torpedo a las 1020 y otro muy poco después. Fue también atacado con éxito, dada la mala colocación de la CAP, por bombarderos en picado y volando a 750 metros; sufrió, a las 1247, una gran explosión producida por la ignición de los vapores de la gasolina derramada. Hubo otras explosiones, y a

las 1607 se ordenó abandonar el buque, que torpedeado por el destructor *Phelps* se hundió a las 2000.

El *Yorktown* evitó las primeras salvas de torpedos lanzados por su amura de babor, pero los bombarderos en picado le ocasionaron un impacto con una bomba de 340 kilos en su cubierta de vuelo. Tuvo incendios, rápidamente controlados, pero su capacidad para lanzar y recoger aviones no se vio afectada. Se retiró hacia Noumea desde donde se dirigió a Pearl Harbor para ser urgentemente reparado y poder participar en el dispositivo naval, ya que estaba preparado para reaccionar contra el ataque japonés contra Midway, del que ya se tenía conocimiento.

Los pilotos japoneses informaron que los dos portaaviones enemigos habían sido hundidos.

El Cuartel General del almirante Inouye en Rabaul ordenó al *Zuikaku* que arrumbara a Truk; el *Shokaku* estaba ya navegando hacia Japón. Pospuso también la operación MO hasta el 3 de julio, al estimar que no era posible realizarla sin protección de aviones embarcados, debido al número e intensidad de los ataques realizados el 7 de mayo por la aviación del Ejército norteamericano.

El almirante Yamamoto anuló algunas de las órdenes del Cuartel General de Rabaul y a las 0800 del 8 de mayo ordenó directamente al vicealmirante Takagi que acosara y destruyera a todas las fuerzas navales enemigas presentes en el mar del Coral y las Salomón. Los intentos del vicealmirante Takagi para reunir a las fuerzas del contraalmirante Goto, reorganizar al *Zuikaku* y comenzar tal operación de acoso fueron coronados por el éxito el 10 de mayo, pero el 11 recibió orden de arrumbar con el *Zuikaku* a la base naval de Truk.

Conclusiones

- Los pilotos de los aviones embarcados japoneses fueron, en general, mejores que los norteamericanos, lo cual era debido a una mayor experiencia en vuelo. Eran, en diciembre de 1941, los más y mejor adiestrados del mundo y muchos de ellos tenían incluso alguna experiencia de combate.
- Los aviones embarcados japoneses, con la posible excepción del bombardero en picado *Aichi D-3-A*, eran mejores que los de los Estados Unidos. El avión de caza *Mitsubishi S-00 (Zero)* era más maniobrero y estaba mejor armado que los *Grumman F-4-F (Wildcats)* de los portaaviones norteamericanos. Los aviones torpederos *Najima B-5-N* de la Aviación Naval japonesa, tanto embarcados como basados en tierra, eran también superiores a los norteamericanos. Japón había puesto en servicio los mejores torpedos del mundo

- en su Armada, muy superiores a los norteamericanos en alcance, precisión, eficacia de funcionamiento, carencia de fallos y en sus efectos destructivos.
- Las fuerzas navales japonesas empleaban, en estas fechas, mejores métodos, procedimientos y técnicas para el avistamiento, punteo del enemigo y dirección de sus aviones a los objetivos.
 - Las fuerzas navales norteamericanas necesitaban mejorar sus métodos, procedimientos y técnicas para el avistamiento, punteo y dirección de los aviones a sus objetivos, como demostró la dificultad que tuvieron muchos de los aviones del *Lexington* en encontrar a los dos portaaviones enemigos.
 - Las fuerzas navales japonesas perdieron oportunidades y cometieron errores en la Operación MO por mala utilización de sus comunicaciones. Fueron tan mal utilizadas que los mandos de las fuerzas en la mar no se informaron entre sí de los hechos esenciales y hubo grandes retrasos, entre el Cuartel General del almirante Inouye en Rabaul y la FAP del vicealmirante Takagi, en transmitir informaciones vitales.
 - Las pérdidas de unidades navales de ambos contendientes se exponen en el cuadro siguiente:

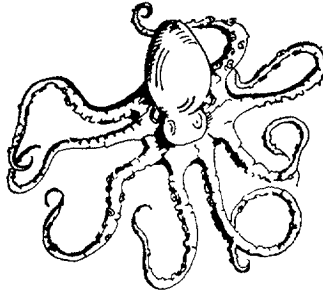
Pérdidas en unidades navales.

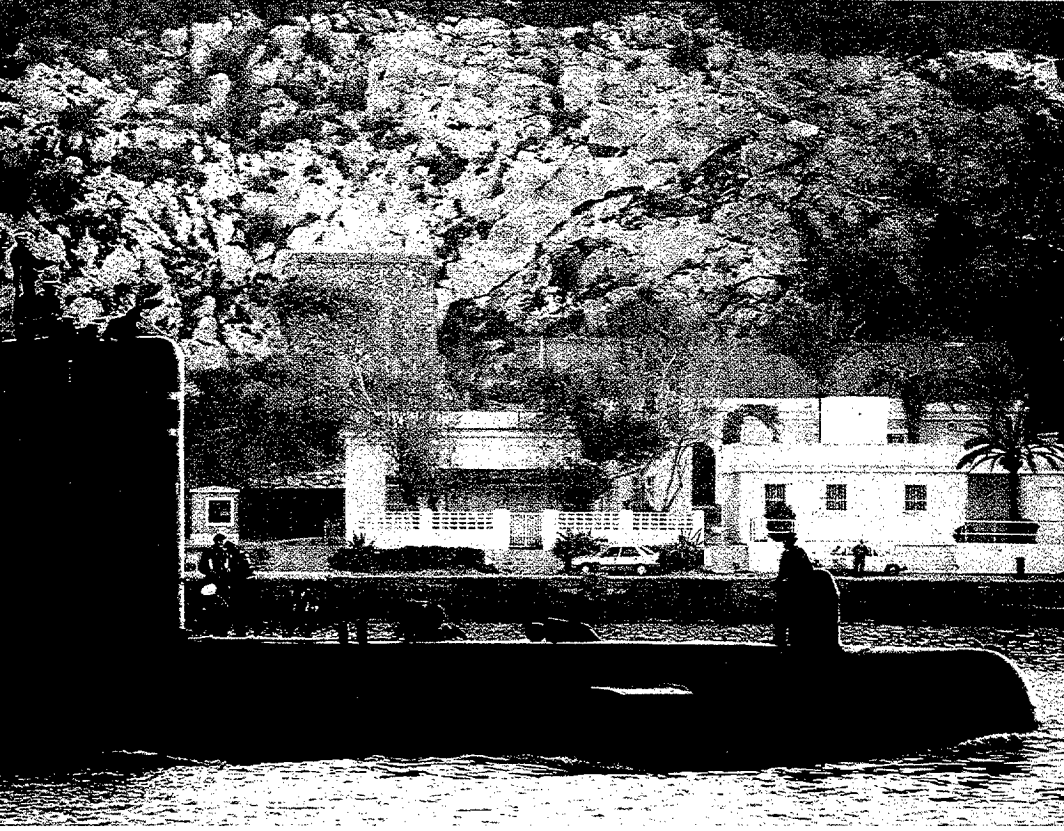
Estados Unidos	hundidos	averiados	reparados para Midway
Portaaviones pesados	uno	uno	uno
Destructores	uno		
Petroleros	uno		
Total	tres	uno	<i>Yorktown</i>
Japón			
Portaaviones pesados		uno	ninguno
Portaaviones ligeros	uno		
Total	uno	uno	

Este cuadro indica que los Estados Unidos tuvieron pérdidas de mayor importancia que Japón y también que lograron reparar al *Yorktown* y tenerlo listo para participar en la batalla de Midway, cosa que Japón no logró con el *Shokaku* que no estuvo listo hasta el 12 de junio. El *Zuikaku* no participó tampoco en el dispositivo naval de la Operación MI/AL para ocupar la isla de Midway y algunas de las Aleutianas. Las fuerzas navales japonesas no pudieron utilizar las capacidades de dos portaaviones pesados que habían planeado emplear en la batalla de Midway.

- ¿Cuál de los dos contendientes fue el vencedor de la batalla del mar del Coral? Es difícil contestar. Los dos contendientes se atribuyen la victoria. La realidad es que los japoneses no fueron los vencedores, ya que no alcanzaron su objetivo de ocupar Port Moresby y tuvieron que posponerlo. Los norteamericanos tampoco la ganaron, pero no la perdieron, aunque el *Lexington* fuera hundido y el *Yorktown* averiado. Sus mandos y fuerzas adquirieron experiencia bélica y subsanaron antes de la batalla de Midway algunas de las deficiencias observadas.

Francisco OBRADOR SERRA





Regreso a la base. Autor: Pablo Gambón Gil de Sola.

EL APOYO LOGÍSTICO INTEGRADO EN LA ARMADA (I)

CONSIDERACIONES DE CARÁCTER GENERAL

Introducción



ESPUÉS de casi cuatro años de dedicación exclusiva al Apoyo Logístico Integrado (ALI) me parece conveniente, para bien del servicio, exponer a la consideración de los interesados en el tema una especie de resumen o síntesis de mi experiencia que les pueda ser útil en el futuro. El relato de una experiencia real, y mucho más el relato de una experiencia compartida, puede tener un valor muy superior a muchos adoctrinamientos teóricos. En relación con el ALI son muchos los que conocen el objetivo que se debe de alcanzar, pero lo que ya no está al alcance de todos, lo difícil, es conocer el camino que se debe seguir para lograrlo.

Este trabajo no pretende tener un fondo didáctico, para lo que serían mucho más apropiadas publicaciones especializadas al alcance de cualquier interesado. El único y verdadero objetivo que podría ser atribuible a estas líneas sería el de la reflexión escrita, abierta y pública, que ayude a comprender cómo puede ser útil, o cómo podemos adaptar a las necesidades de una organización como la de la Armada, una doctrina logística, como la integrada, que permita, en la medida de lo posible, mejorar la eficacia y economía del apoyo logístico que reciben nuestros buques.

El ALI tiene muchos entusiastas pero también tiene muchos detractores. Existe también el grupo de los indiferentes, de los cuales vamos a prescindir como algo intrascendente. Quedémonos con los entusiastas y con los detractores e intentemos armonizar sus respectivas posturas tratando de encontrar el posible, y siempre deseable, punto de encuentro que sea beneficioso para todos.

Sucede también y conviene observar que casi siempre negamos, no apoyamos suficientemente o incluso podemos llegar a condenar, aquello cuya realidad no conocemos suficientemente. Mucha gente huye de la logística integrada (también esa desconocida) porque no percibe su enorme importancia. Quizá por instinto, procuramos evitar los caminos resbaladizos o pantanosos y, sin apenas darnos cuenta, nos conducimos hacia terrenos más firmes (donde la logística casi no habita) para progresar en nuestro trabajo. Nosotros, los de la mar, aunque estamos habituados a movernos en un medio inestable, navegamos con cierto recelo a través del proceloso mar del ALI por dos motivos: la

niebla que nos rodea y la necesidad percibida de salir de ella aumentando, aunque sólo sea en grado mínimo, nuestros conocimientos sobre el tema objeto de nuestra preocupación.

Consideraciones

¿Qué es el ALI? Parece evidente que ésta debe de ser la primera pregunta que debemos de plantearnos. Según la definición generalmente aceptada el ALI es un conjunto de actividades técnicas y de gestión que deben de llevarse a cabo durante todo el ciclo de vida, pero principalmente durante el proceso de obtención de un equipo, de un sistema, o de un buque, desde el mismo momento de su concepción en la mente de un Estado Mayor hasta su baja en servicio, orientadas a:

- Influir en el diseño para que éste cumpla los requisitos operativos y logísticos que, en nuestro caso, el Estado Mayor de la Armada, haya establecido.
- Determinar necesidades de apoyo.
- Obtener y proporcionar este apoyo al mínimo coste posible.

Aceptada esta definición como buena es necesario reconocer que un ALI que se reduzca a determinar necesidades de apoyo es un ALI limitado por lo menos en un 50 por 100, o no es propiamente un ALI, que siempre nace con la ambiciosa vocación de influir en el diseño. ¿Dónde está la «i» de integrado?, se pregunta mucha gente. Pues está en ese estar presente *en todas* las fases del proceso de obtención del equipo, del sistema o del buque, obligando al entendimiento a dos personajes que, abandonados a sí mismos, siempre hubieran preferido navegar con independencia: el ingeniero y el logístico.

En todos los países del ámbito de la OTAN el proceso de obtención es similar y está basado en la Directiva PAPS (1). Cualquier programa se divide en las conocidas fases de:

- Evaluación de la Necesidad Operativa.
- Previabilidad.
- Viabilidad.
- Definición de Proyecto.
- Diseño y Desarrollo.
- Producción.
- Servicio Operativo.
- Baja en el Servicio.

(1) *Phase Armaments Programming System.*

A pesar de esta organización, hace tiempo que las naciones y las industrias se han dado cuenta de que es prácticamente imposible fabricar un equipo completamente bien al primer intento. La experiencia es que después de cuantiosas inversiones se comprueba, con más frecuencia de lo que sería deseable, que el sistema obtenido o bien no se puede mantener, dentro de los recursos disponibles, o simplemente no responde a los requisitos establecidos, resultando imposible financiar las necesarias y costosas modificaciones. Esta situación ha

conducido a nuevos procedimientos de hacer las cosas que hoy culminan en la iniciativa CALS (2), en la que se integran, entre otros, los conceptos de Ingeniería Concurrente (CE) (3) y Apoyo Logístico Integrado (ILS) (4), conceptos que hoy, nadie lo discute, son los pilares en los que descansa el éxito al que todo jefe de Programa debe de razonablemente aspirar: que su equipo o sistema de armas cumpla, al mínimo coste dentro del presupuesto asignado, los requisitos operativos y logísticos (si se pueden distinguir) previamente establecidos y se pueda apoyar eficazmente durante todo su ciclo de vida.

Con la aplicación de estos conceptos lo que esencialmente se pretende es integrar en un proceso lo más simultáneo posible todas las fases del proceso de obtención para evitar las pérdidas de tiempo y aumentos de coste inherentes a las sucesivas revisiones, realimentaciones y cambios propuestos por cada uno de los participantes en el diseño, de modo que el proyecto responda completamente a lo que de él se espera antes de entrar en la cadena de producción. Aquí podemos recordar sistemas de armas construidos por el sistema tradicional, que se han convertido en un verdadero problema logístico por el permanente aporte de recursos económicos que necesitan para mantener una mínima eficacia operativa.

Esto nos hace comprender que el ALI no es teoría o ciencia ficción, sino que es algo hacia lo que hay que tender, si bien adaptándolo a nuestras posibilidades y necesidades. Admitir otra cosa será aceptar que al final del proceso de obtención nuestro buque será una simple aproximación al buque proyectado, con todas las incertidumbres que ello implica en cuanto al cumplimiento de su misión, y su apoyo estará más ligado a la suerte que a la eficacia deseada. Esta



EL ALI EN LA ARMADA

5.3 APOYO LOGÍSTICO INTEGRADO.

" En el conjunto de acciones de planeamiento y gestión que tiene por objeto la obtención unificada y coordinada de todos los recursos logísticos que se requieren para apoyar las unidades y sistemas a lo largo de su ciclo de vida. Su concreción en un conjunto de Planes Parciales para cada unidad o sistema constituye el PLAN DE APOYO LOGÍSTICO INTEGRADO."

Directiva AJEMA 02/90

"Criterios doctrinales para el Apoyo Logístico"

Figura 1.

(2) Hoy *Continuous Acquisition and Lifecycle Support*.

(3) *Concurrent Engineering*.

(4) *Integrated Logistic Support*.

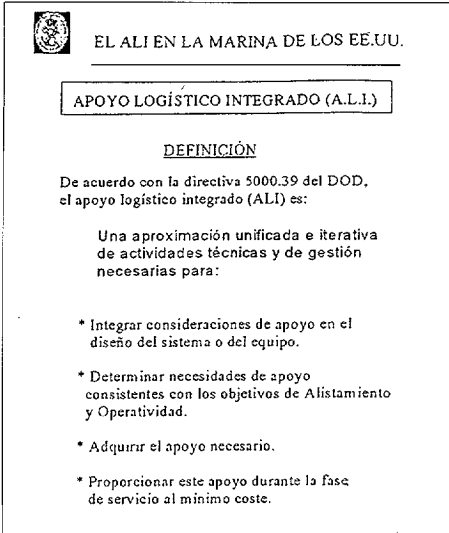


Figura 2.

un sistema de armas de completo nuevo desarrollo. De acuerdo con la información disponible está previsto someter el diseño del avión, por primera vez en Europa, a la Norma MIL-STD 1388-1A y 2B para poder hacer frente a rigurosos requisitos logísticos y operativos y obtener una fiable documentación de apoyo. Ello quiere decir que el radar o el motor del avión, por poner un ejemplo, van a ser especialmente desarrollados para este avión, del que se prevé se construyan más de 500 unidades, lo que justifica más que ampliamente las inversiones en ALI que ya se están efectuando. El trabajo se lo reparten varias agencias y consorcios internacionales, en los que España también participa.

Por otro lado, es evidente que las especificaciones que han de tenerse en cuenta en la construcción de un avión tienen que ser, al menos en lo que a la plataforma se refiere, mucho más exigentes y rigurosas que las que nos imponemos para construir un buque de guerra, y no digamos un buque mercante, porque a nosotros siempre nos puede quedar el recurso de flotar (si las cosas no van mal del todo), pero un avión no sólo puede fallar su misión sino que también su seguridad puede verse en serio peligro (sin la más mínima intervención del enemigo) si sus sistemas principales no tienen la fiabilidad requerida. Pero esto tampoco quiere decir que las cosas tengan que ser muy diferentes para la Armada. Se trata, como ya se ha dicho, de un problema de adaptación a nuestras posibilidades y necesidades impuestas por los recursos disponibles y por el medio en el que nos vamos a mover: la mar.

Pero en nuestro caso, ¿dónde, cómo y, sobre todo, quién debe aplicar el concepto ALI en el proceso de obtención de un sistema de armas? Recordemos

situación no debe dejarnos tranquilos porque no es buena y porque no se corresponde con la tradición de la Armada. En mi opinión, debemos intentar resolver el problema por todos los medios a nuestro alcance y si alguien o algo nos señala un camino o nos propone una solución ¿por qué no aceptarlo si no hay alternativas, o al menos, tomarlo en la debida consideración?

El ALI ya no es sólo teoría, porque ya tiene aplicación práctica y porque sí es posible cumplir, con la adecuada disciplina, requisitos operativos y logísticos.

Como ejemplo, se puede mencionar el programa «European Fighter 2000» (antiguo EFA). El avión será

que el ALI está en vigor en la Armada desde hace ya bastantes años. Es y ha sido una preocupación constante de los responsables logísticos la de dotarnos de coherentes y adaptados procedimientos de ALI. Esta preocupación fue mayor con la incorporación a la Armada de modernas unidades de procedencia americana, pero no tuvo el efecto deseado en cuanto a la implantación del concepto ALI, puesto que de hecho la Armada se convirtió en simple utilizadora final de documentación generada y actualizada para la Marina estadounidense. El problema actual reside en ver qué hacer con los proyectos o las adquisiciones de material de procedencia nacional en los que nos encontramos completamente solos. ¿Qué y cómo contratar?

En primer lugar parece necesario reconocer que para una efectiva implantación del concepto ALI existen dos grandes protagonistas que deben de trabajar de la forma más coordinada posible: la Armada y el contratista principal.

El jefe de Programa, como responsable de todo el proceso de obtención, es también el responsable de la aplicación del concepto ALI en su Programa. Este cometido, sin embargo, no debe hacerle perder de vista otras responsabilidades no menos importantes a las que el jefe de Programa también debe atender. En mi opinión, el período o el tiempo para la ejecución de un programa no debe «perdersé» en determinar cómo hay que hacer los trabajos relacionados con el ALI, sino más bien en determinar y gestionar el qué, cuándo, por cuánto y quién se va a encargar de llevarlos a cabo, que ya es bastante. Para lograrlo el jefe de Programa debe de encontrar suficiente apoyo en:

- El cuerpo doctrinal en vigor.
- La Sección de Coordinación ALI de la JAL.
- El Oficial nombrado CALI del Programa.

Con esta organización, la Armada debe ofrecer al contratista un frente unido, compacto, lógico y coherente para que se produzca el efecto de una continua y progresiva mejora de los procedimientos y de la doctrina en vigor, de un programa a otro. Es decir, el contratista necesita tener claro cómo la Armada quiere resolver los problemas que plantea el ALI de una forma permanente y anterior, si cabe, al propio establecimiento del Programa. El jefe de éste podrá

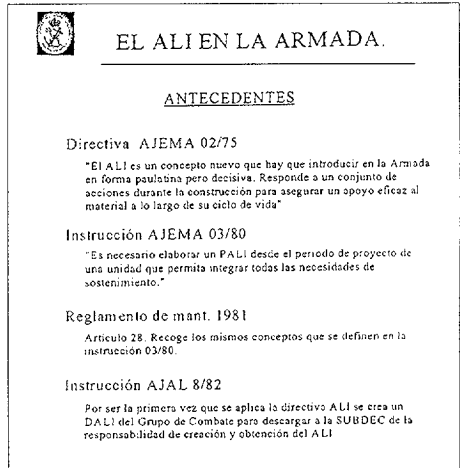


Figura 3.

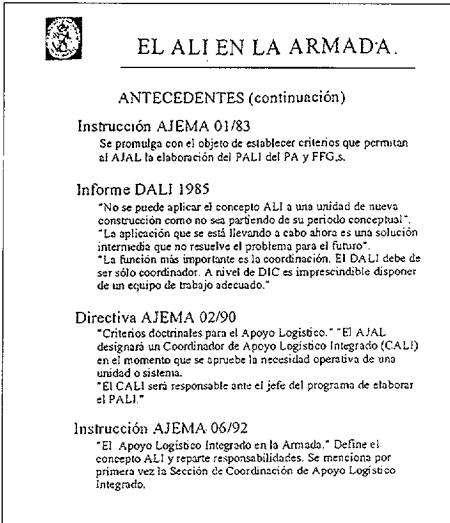


Figura 4.

decidir la adquisición de un ALI «a la carta» según las peculiaridades del proyecto, pero creo que todos podremos convenir que será muy perjudicial, para la gestión en su conjunto, que el contenido, el concepto, las bases en las que el ALI descansa, se cambien de un programa a otro según el particular punto de vista de cada jefe de Programa. Parece necesario, por tanto, que la doctrina del ALI que debe inspirarnos y a la que nos debemos someter esté adecuadamente recogida en directivas, instrucciones, manuales y normas nacionales o internacionales debidamente actualizadas. Este requisito parece también inevitable para redactar adecuadamente Pliegos de Prescripciones Técnicas.

En cuanto al contratista, es imprescindible que su organización esté adaptada a las exigencias del ALI. El contratista ya conoce la preocupación de la Armada por conseguir que los buques que entren en servicio, o que ya estén en él, dispongan en todo momento del apoyo adecuado. Por tanto, sería muy conveniente que el contratista tomara las iniciativas necesarias para cambiar su organización en línea con este afán de la Armada y para no ir a remolque de especificaciones de contrato, que cumplirá con muchas dificultades si así no lo hace.

El ALI debe ser visto por el contratista como una forma de calidad ofertada y no sólo como una forma de obtener un rendimiento económico (por otro lado saludable objetivo de cualquier empresa).

España tiene una bien merecida fama en todo cuanto a construcción naval se refiere, pero hoy la competitividad es mucha porque países no muy industrializados, o incluso recientemente salidos del subdesarrollo, se atreven a construir, y de hecho construyen, buques a costes muy reducidos.

Una buena manera de recuperar la competitividad perdida, y éste es un consejo que me atrevo a dirigir a nuestra industria naval, es ofrecer buques dotados y apoyados adecuadamente. Un ALI bien documentado es garantía de calidad. Quizá se comprenda esto mejor si pensamos que la mayor parte del esfuerzo logístico de nuestros arsenales, del contratista principal, de la industria privada y de la propia JAL van encaminados a resolver y superar las consecuencias de errores o fallos en el apoyo calculado. Un barco, de hecho, puede construirlo cualquiera, pero un barco bien construido y dotado de un buen apoyo ya no está al alcance de todo el mundo. Para ello, para lograrlo, no hace falta más tecno-

logía que la del pensamiento y más virtud que la de la voluntad.

La mayor parte de los fabricantes elaboran sus productos sin tener en cuenta consideraciones de tipo logístico o teniendo en cuenta solamente las que, aparentemente, más les convienen. Los errores en el diseño los integran, y posteriormente los pagan, compradores insatisfechos que en su momento no han sabido ser suficientemente exigentes.

En el mundo actual, de economía globalizada, esta práctica está siendo progresivamente rechazada por las propias leyes de un mercado cada día más exigente. Lo barato hoy resultará caro mañana, y en el caso de un buque

de guerra la cuestión se complica porque en tiempos de crisis (y no digamos de guerra) es muy probable que la misión que no se haya podido cumplir hoy ya no se pueda cumplir mañana. No todo es cuestión de recursos financieros que, por otro lado, siempre son limitados. Es necesario garantizar un mínimo nivel de eficacia operativa, y para ello han nacido los conceptos de ALI, CALS o CE ya mencionados y a los que «también», o fundamentalmente, el contratista se tiene que adherir.

Como se mencionaba anteriormente, la Armada y el contratista deben trabajar muy coordinadamente. La primera debe proporcionar al segundo toda la información necesaria y los estudios elaborados hasta la firma del contrato. El contratista debe continuar el trabajo y ponerse en el lugar de la Armada para poder dar mejor respuesta a sus inquietudes.

Esta tarea también es muy difícil porque en muchas ocasiones los intereses de ambas organizaciones son contrapuestos. Pero un contratista no debe olvidar lo importante que es para una empresa que el cliente quede satisfecho con los productos que consume. Y, limitándonos al campo del apoyo logístico, es fundamental para el contratista que la Armada perciba que recibe sus nuevos buques con un apoyo suficientemente estudiado y calculado. La calidad de hoy es la mejor inversión para el trabajo de mañana.

Para cumplir con uno de los objetivos del ALI, que es influir en el diseño del buque para cubrir determinados requisitos, parece que lo fundamental es incidir oportunamente en el proceso de selección de equipos. Los equipos que se instalen a bordo deberán reunir todas o la mayoría de las siguientes condiciones:



EL ALI EN LA ARMADA

5. OBJETIVOS DEL APOYO LOGÍSTICO INTEGRADO

"Los objetivos del apoyo logístico integrado son:

- a) Determinar los requisitos de apoyo necesarios para todo el ciclo de vida de las unidades o sistemas deducidos de su Perfil de Misión y sus parámetros de Disponibilidad, Operatividad y Alistamiento.
- b) Integrar los requisitos de apoyo en el proyecto de la unidad o sistema.
- c) Determinar los medios de apoyo necesarios.
- d) Realizar el seguimiento técnico del material durante la fase en servicio."

Instrucción AJEMA 06/92
"El ALI en la Armada".

Figura 5.

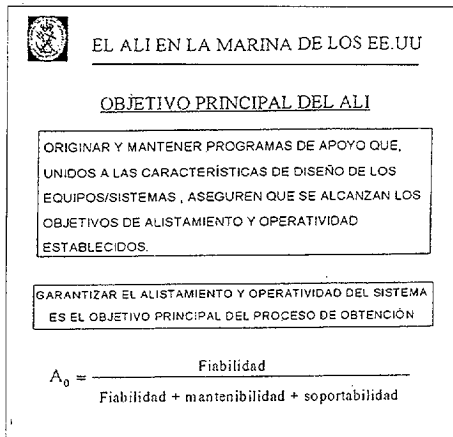


Figura 6.

- Concepto de Mantenimiento.
- Fiabilidad de objetivo.
- Coste del ciclo de vida asumible.
- Apoyo garantizado.
- Criterio de estandarización.

La clave está hoy en este proceso de selección de los equipos que van a ser incluidos en la configuración del buque. Dejando a un lado la responsabilidad de la Armada (que naturalmente también tiene que cumplir con las obligaciones que impone el ALI), en cuanto a la selección de equipos y materiales de su competencia (listas A y C), el contratista debe efectuar la

selección de los equipos de su responsabilidad, que no son pocos (listas B y D) de acuerdo con los criterios de selección anteriormente mencionados. Pero esta difícil tarea resultará casi imposible si no hay una rigurosa disciplina orgánica, técnica y de gestión del contratista que obligue al personal técnico diseñador del buque (astillero) a tener en cuenta las indicaciones o los informes del personal logístico (astillero de apoyo).

Los distintos sistemas de contratación, tanto alzado, costo y costas y revisión directa, no deben ser un impedimento para alcanzar los objetivos del ALI, porque se tiene que lograr la debida flexibilidad mediante adecuados procedimientos de compensación de los extracostes que se produzcan.

Cada uno de los criterios de selección de equipos podría ser objeto de un trabajo de análisis particular, pero para comprender verdaderamente el alcance de los problemas relacionados con esta selección baste ahora con referirnos al requisito de fiabilidad y al criterio de estandarización.

En cuanto a fiabilidad, parece lógico pensar que ante dos equipos que cumplen una determinada especificación debemos optar, dentro del recurso disponible, por aquel que tiene una mayor fiabilidad. Pero esta decisión en manos del contratista no se puede controlar sino es por procedimientos contractuales. Vemos así la necesidad de que tanto los Pliegos de Prescripciones Técnicas como la Especificación del Contrato sean lo más completos posible y recojan los requisitos de ALI que se persiguen. La fiabilidad de los equipos y sistemas esenciales para el cumplimiento de la misión debemos deducirla de la operatividad que debe tener el buque.

Estamos acostumbrados a manejar operatividades muy altas. Es fácil encontrar requisitos de Estado Mayor en los que la operatividad objetivo es superior al 90 por 100. ¿Qué quiere esto decir y a qué nos compromete? Pues cuando nos imponemos una operatividad de este orden queremos decir que el buque

debe tener un 90 por 100 de posibilidades de cumplir su misión, poniendo que esté listo para desempeñarla en el momento en el que se le ordene llevarla a cabo, y para ello, para que todo el buque en su conjunto responda con un 90 por 100 de posibilidades de éxito, sus sistemas principales deben tener una fiabilidad bastante más alta. Esto lo saben muy bien los aficionados a la estadística (método Boeing de reparto de operatividad/fiabilidad), de modo que debemos ser muy prudentes a la hora de establecer una operatividad que nos puede llevar a fiabilidades del 99 por 100, difíciles de alcanzar en la práctica.

El criterio de estandarización o normalización también es de la mayor

importancia, como fácilmente se puede comprender. La lista de equipos en servicio debe ser lo más reducida posible. La falta de normalización tiene, como todo el mundo comprende, una repercusión muy directa en el volumen de los repuestos que hayan de adquirirse y en el adiestramiento y en las necesidades de instalaciones de apoyo. Es necesario llegar a un compromiso obligado por unos presupuestos siempre limitados. Cabría aquí sólo apuntar la posibilidad de establecer objetivos de estandarización, así como se exigen objetivos operativos de cualquier otro tipo, o que el contratista recibiese ciertas compensaciones en virtud del nivel de estandarización alcanzado.

Agotadas pues nuestras posibilidades de diseño actuando a través de una seria y rigurosa selección de equipos, nos queda ahora referirnos a la determinación de las necesidades de apoyo. La organización del ALI tiene ahora, si cabe, mayor importancia. Sabemos que existen una serie de disciplinas técnicas que se conocen como Elementos Funcionales del ALI, de los cuales los principales son:

- Mantenimiento.
- Aprovisionamiento.
- Personal y Adiestramiento.
- Equipos de Medidas de Apoyo.
- Instalaciones en tierra.
- Documentación Técnica.
- Recursos Informáticos.
- Envase, Embalaje, Almacenamiento y Transporte.

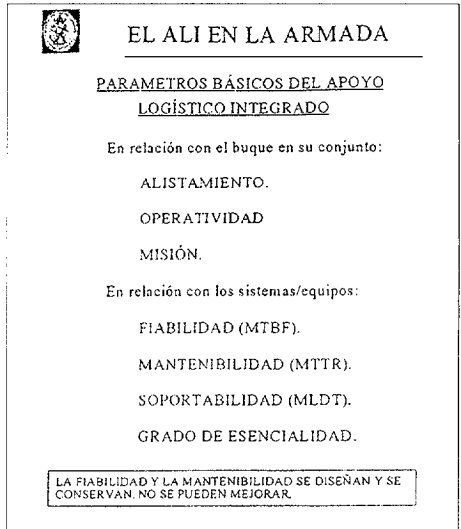


Figura 7.

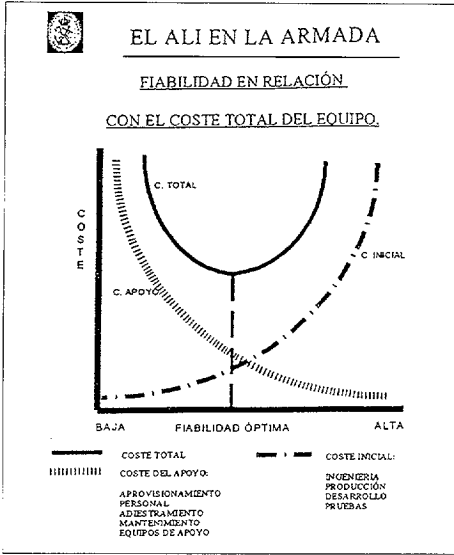


Figura 8.

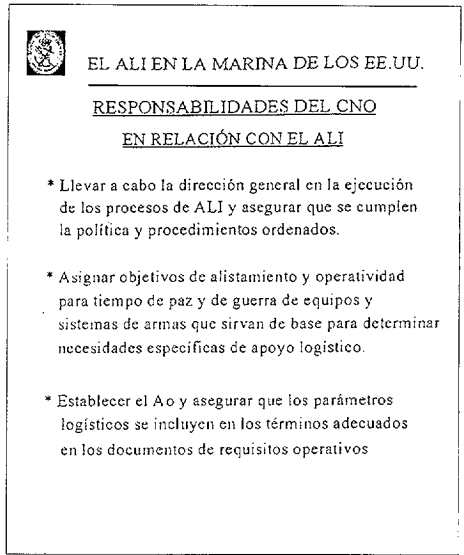


Figura 9.

Cada uno de estos elementos puede dar lugar a sus específicas necesidades de apoyo, tanto inicial como recurrente, siempre de acuerdo con los requisitos previamente establecidos. Para llegar a conocer estas necesidades el ALI utiliza una técnica, un procedimiento ordenado y sistemático que se llama Análisis de Apoyo Logístico (AAL), sin el cual el ALI no podría existir.

El AAL no ha sido siempre bien conocido y utilizado. Por este motivo y por su importancia y trascendencia merece que le prestemos especial atención en un próximo trabajo.

Conclusiones

El Apoyo Logístico Integrado (ALI)

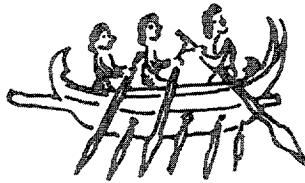
- Es imprescindible si se desea que nuestro buque y su apoyo logístico respondan a requisitos previamente establecidos.
- Es una tarea técnica y de gestión que requiere la activa colaboración del ingeniero y del logístico.
- Debe aplicarse al menos a los sistemas esenciales para el cumplimiento de la misión.
- Es una meta difícil de alcanzar que necesita:
 1. Una organización adecuada.
 2. Disciplina y voluntad en el trabajo.

3. Normas actualizadas.
 4. Personal instruido y mentalizado.
 5. Recursos económicos.
- Requiere un alto nivel de coordinación entre la Armada y el contratista que también tiene que adherirse a los conceptos de CALS y CE.
 - Debe extenderse hasta el proceso de selección de equipos para poder influir en el diseño del buque.
 - Debe ser incluido en los Pliegos de Prescripciones Técnicas y Especificación de Contrato para que pueda ser tenido en cuenta durante el proceso de obtención.

El jefe del Programa

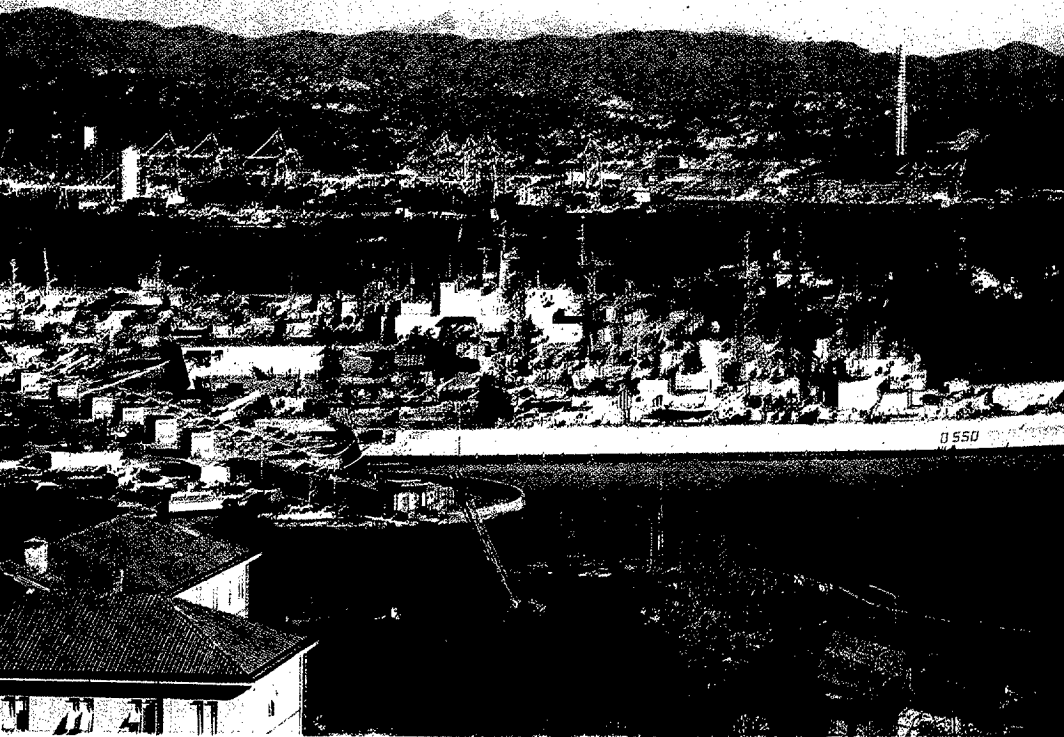
- Como responsable del proceso de obtención es también responsable de la dirección y gestión del ALI.
- En este cometido debe ser apoyado por la Sección de Coordinación ALI y por el oficial CALI del Programa.

Aurelio FERNÁNDEZ DIZ



BIBLIOGRAFÍA

- AJEMA: Directiva 002/90. *Criterios doctrinales para el Apoyo Logístico*. 23 de noviembre de 1990.
- AJEMA: Instrucción 006/92. *El Apoyo Logístico Integrado en la Armada*. 30 de julio de 1992.
- DOD: Directive 5000.39. *Acquisition and Management of Integrated Logistic Support (ILS) for Systems and Equipment*.
- NATO: *CALS Hand Book*. 11 de enero de 1996.
- E. AGRUPADOS: *El Programa EF-2000*. Mayo de 1996.



Puerto de La Spezia. Autor: Fernando Illescas Pérez.

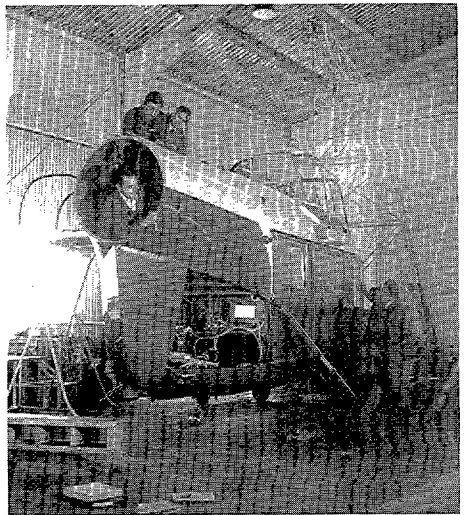
CIENCIA Y EXPERIENCIA



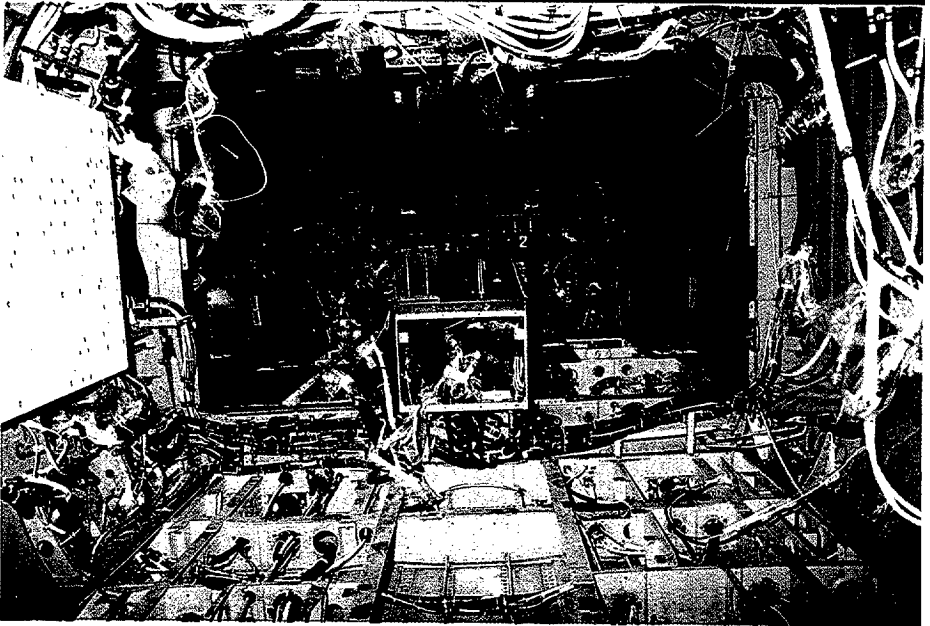
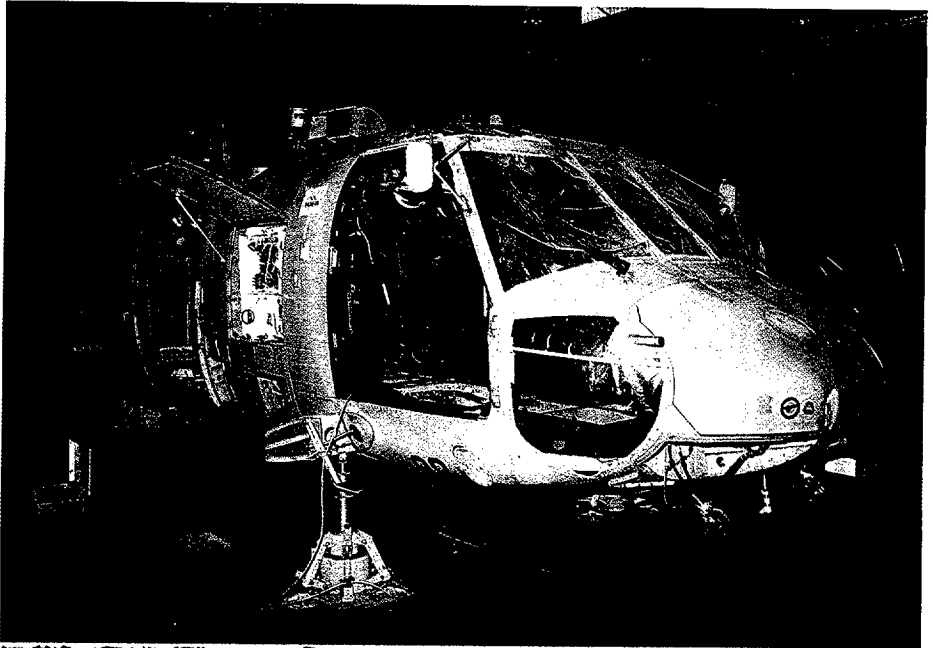
ULTIMAMENTE me viene con frecuencia a la memoria esta expresión que da nombre al artículo, muy extendida al final de los años 60 y primeros de los 70 en la Flotilla de Aeronaves, y que más que una frase intentaba ser una descripción gráfica del sistema organizativo y funcional de la Armada, en general, y de la Flotilla de Aeronaves, en particular en aquella época.

Esta «definición» estaba claramente representada en la dotación de un helicóptero, cuyo copiloto, un oficial joven con cara de listo con una buena formación aeronáutica y que se sabía al dedillo todos los procedimientos y emergencias, en una palabra, pura teoría, era la «ciencia», y por contra el piloto, un «pionero» formado en los tiempos gloriosos donde lo que primaba era la aventura, el riesgo y el instinto, poco proclive a las reglas y normas de la navegación aérea, pero con muchos «mejillones» y una infinidad de horas de vuelo que le proporcionaban una seguridad y confianza envidiables, era la «experiencia».

La imagen que evoco tenía, cómo no, su reflejo y mayor trascendencia en el Cuerpo de Suboficiales, hoy Cuerpo de Especialistas. En esa época era frecuente ver en cualquier hangar a un suboficial entrado en años trabajando a lomos de un helicóptero, observado muy de cerca por otro joven recién salido de la escuela, que no se perdía detalle del trabajo que estaba realizando su mentor y proporcionaba, previa petición, todo el utillaje necesario sin decir una palabra; no creo que en un quirófano existiera una simbiosis tan conseguida, ni un respeto mayor del aprendiz por su maestro. Algunos de estos magníficos suboficiales fueron tentados en su día por la toda poderosa MacDonnell Douglas con ocasión del programa «Matador», al reconocer en ellos a unos extraordinarios mecánicos, sin importar demasiado que su nivel de inglés distara mucho del 3.3.3.3. y sin exigirles una «inmersión lingüística» para remediarlo.



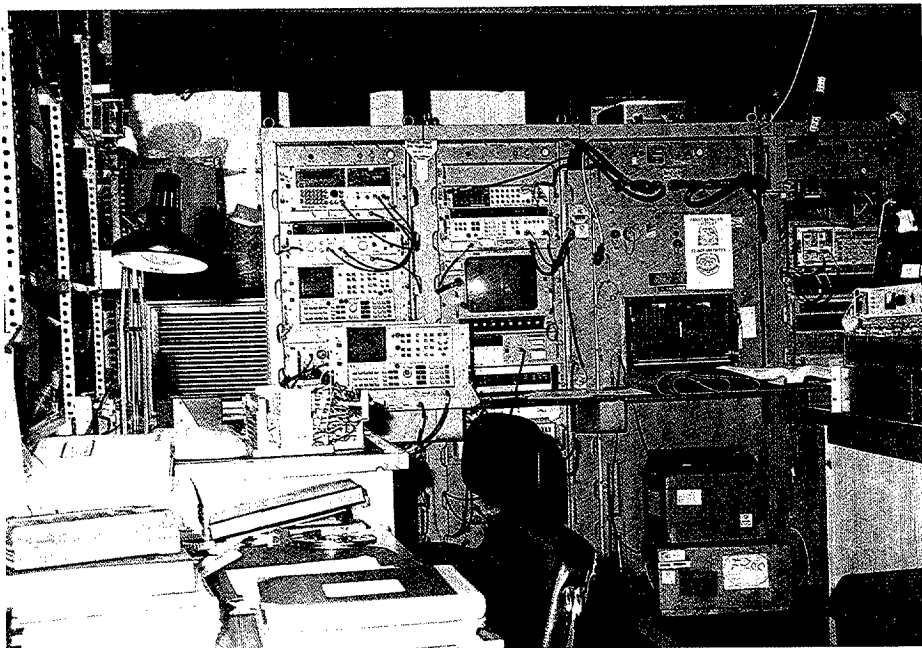
Momento de una revisión mayor de un helicóptero Sikorsky SH-55 denominado familiarmente *Pepo*, donde se puede observar la simplicidad de la aeronave (año 1965).



Momento de una revisión mayor (SDLM) de un helicóptero *Sikorski* de tercera generación SH-60B LAMPS, donde se puede observar la complejidad de las aeronaves actuales y la profundidad que se alcanza en su mantenimiento en Rota (año 1995). Vista exterior e interior del H/C SH-60B.

Las escuelas, por razones obvias, imparten una formación general en sus áreas de conocimiento, sin tiempo ni posibilidad de detenerse en estudiar los miles de equipos que actualmente están en servicio en nuestras unidades y que se renuevan constantemente. Es, por tanto, lógico y natural que el especialista complete su formación en estas unidades de la mano de otros más antiguos y, lo que es más importante, sobre el material. Este tipo de transmisión de conocimientos ha demostrado ser inmejorable a lo largo del tiempo y ha sido la regla de oro que ha permitido a la Armada llegar donde está. Indiscutiblemente el aprendizaje es más lento, pero invariablemente más profundo y duradero. Además, se cuidaban los relevos, procurando solapes entre el entrante y saliente, especialmente en los destinos claves. Ahora se hace gala de un ingenuo optimismo creyendo que con tener la plantilla cubierta es suficiente, sin darnos cuenta que, de esta manera, en un brevísimo período de tiempo, como se diría en una bodega jerezana, «nos habremos bebido la madre».

En estos momentos, en los que el material cada día es más complejo, costoso y difícil de manejar por su alta tecnología, la normativa vigente obliga a nuestros mantenedores a peregrinar por un muestrario variopinto de destinos, donde el material que se utiliza es totalmente diferente de un sitio a otro, siendo en muchos casos de poca utilidad los conocimientos específicos previos. Es



Banco automático de pruebas HTS para el SH-60B instalado en el taller de electrónica del 2.º Escalón.

fácil concluir que hoy en día no es posible alcanzar la experiencia que tan buenos frutos nos dio en otro tiempo, y cuyo principal objetivo no era otro que el «perfeccionamiento de la rutina», imprescindible cuando la complejidad del material y los reducidos márgenes de tolerancia permitidos no admiten errores que pueden dar lugar a severos daños al personal o al material, catastróficos en unos casos y de costosa reparación en otros. Por si esto no fuera suficiente, el inexperto se convierte en un problema añadido. ¿Qué oficial en su carrera naval no se ha encontrado con el típico reparto de guardias de mar descompensado?; cuentan que un día, a bordo de un viejo destructor, cuando el segundo revisaba el «plan de combate», al hacerle una observación al jefe de Máquinas porque en la primera guardia de calderas había el doble de gente que en las otras dos, me respondió muy serio y preocupado «mi Segundo, es que en esta guardia está el cabo Benito que es otro instrumento más a vigilar».

No parece clara la posibilidad de modificar la normativa actual, aunque la necesidad es palpable, de manera que nos permita sacar el máximo provecho de unos profesionales muy especializados, cuya formación cuesta muchísimo, pero si queremos evitar la imagen tan desoladora que representa ver en las instalaciones de la Armada equipos tan costosos sin poder utilizarse por falta de manos expertas, es necesario agudizar el ingenio para encontrar una solución, y no tenemos mucho tiempo.

Miguel LÓPEZ NUCHE



SISTEMA DE INFORMACIÓN DE PERSONAL DEL MINISTERIO DE DEFENSA. PROYECTO SIPERDEF

Introducción



ESDE no hace mucho tiempo, y cada vez con mayor frecuencia, se oye hablar o se lee en algún escrito el acrónimo SIPERDEF. También va experimentando un notable crecimiento el número de miembros de la Armada que ha recibido una notificación en la que se le designa como alumno para concurrir a la realización de un curso de formación relacionado con el consabido acrónimo o se le nombra para que forme parte de algún equipo o grupo de trabajo, también relacionado con aquél. Sin embargo, es grande el desconocimiento tanto del alcance como de la trascendencia que se esconde detrás del acrónimo SIPERDEF. El literal del que dimana el citado acrónimo se transcribe a continuación, cual es: Sistema de Información de Personal de Defensa. Aquél, me estoy refiriendo al acrónimo SIPERDEF, ha venido a fijarse después de haber sido utilizados otros. En los comienzos del proyecto se denominó SI —Sistema de Información—, pasando posteriormente a utilizarse la denominación SIDEF —Sistema de Información de la Defensa— para terminar por emplearse el antes citado de SIPERDEF.

Se pretende, en unas pocas líneas, dar una visión de conjunto del alcance del proyecto SIPERDEF, dando una pasada a ciertos aspectos como son: el ámbito de aplicación personal del sistema; la funcionalidad del sistema, para ello se enumerarán los diferentes subsistemas que han sido definidos; las responsabilidades y cometidos asignados a los diferentes organismos del Ministerio; los equipos de trabajo que se han constituido; el calendario del proyecto —tentativo y como tal sujeto a posibles modificaciones—, así como otros que puedan ser considerados de utilidad para lograr el objetivo marcado.

Antes de entrar en materia quisiera decir, parafraseando las palabras de un ínclito escritor, que desconozco el arte de ser claro para quien no presta la debida atención; por esta confesada debilidad y por la amplitud del asunto que nos ocupa, ruego un poco de paciencia para leer con cierto detenimiento las líneas siguientes. Espero que tanto la paciencia como el esfuerzo solicitado por el que suscribe tengan su recompensa en la obtención de un mayor conocimiento de uno de los proyectos que en la actualidad se están desarrollando en el Ministerio.

Marco jurídico (disposición legal de creación del sistema)

La primera referencia normativa la encontramos en el año 1987. El artículo 14. dos, número 11 del Real Decreto 1/1987, de 1 de enero, por el que se determina la estructura básica del Ministerio de Defensa, modificado por Real Decreto 408/1988, de 29 de abril, ordena a la Dirección General de Personal —en adelante DIGENPER—: *Constituir y mantener actualizado el registro de Personal Militar y Civil del Departamento y sus Organismos Autónomos*. Este colectivo de personal del Ministerio será el que recoja el sistema de nueva creación.

Con posterioridad ve la luz la Ley 17/89, de 19 de julio, Reguladora del Régimen del Personal Militar Profesional. Ésta, en su artículo 71 apartado 1, señala: *En el Ministerio de Defensa existirá un registro de personal en el que estarán inscritos todos los militares de carrera y en el que se anotarán los datos de trascendencia administrativa del historial militar*. Viene a confirmar lo ya indicado en la norma citada en el párrafo anterior, pero esta vez circunscribiéndose al personal militar de carrera.

Con el fin de proceder a la creación del preceptivo Registro de Personal del Ministerio de Defensa se hizo necesaria y conveniente la creación de un sistema de información que sirviera de soporte al citado registro. La Instrucción número 113/1995, del Secretario de Estado de Administración Militar, sobre constitución de un sistema de información de personal del Ministerio de Defensa, se constituye en el soporte legislativo de creación del nuevo sistema de información, que viene a sustituir al constituido al amparo de la Instrucción número 66/1989, de 7 de septiembre, del subsecretario de Defensa.

Módulos que integran el sistema

El proyecto SIPERDEF consiste en la creación de una Base de Datos —en adelante BD— única y centralizada en el ordenador —en adelante Host— del Ministerio de Defensa a la que atacarán diversos módulos (aplicaciones informáticas) con el fin de dar la funcionalidad requerida por los diferentes órganos gestores del Ministerio.

El fundamento jurídico para la creación de ese sistema, constituido por la propia BD y los distintos módulos, lo encontramos en el articulado de la Ley 17/89, de 19 de julio, así como en el del Real Decreto 1/87, modificado por Real Decreto 408/1988, según se indicó anteriormente con mayor detalle.

Con independencia de la existencia de BD, única y centralizada, cada Cuartel General podrá disponer de una Base de Datos Replicada —en adelante BDR—, radicada en el Host de cada Cuartel General conteniendo los datos que, por aquél, se consideren necesarios para lanzar contra esos datos procesos en modo consulta. La Armada delimitó y concretó el ámbito de su BDR al soli-

citar al DIGENPER que la BDR incluyese todos los datos de personal de todo miembro de la Armada, sea cual fuere su destino, empleo, etc; así como también de todo el personal, civil o militar, que se encuentre ocupando destino o puesto de trabajo de la Armada. Además, se requirió la inclusión de todos los datos y tablas que posibilitaran la gestión de los distintos módulos del sistema.

En la ilustración número 1 —módulos del sistema— se puede observar el diagrama funcional del sistema en el que se indican las distintas funciones —módulos— que han sido definidas. A continuación, y según consta en el documento en el cual se plasmó el análisis previo del sistema, expondremos de forma sucinta la funcionalidad que se desea obtener con cada uno de los diversos módulos:

* *Controlar el sistema de información:* el Sistema de Información del Ministerio de Defensa controlará dos aspectos diferentes de la información que se introduzca a través del Órgano Central, Delegaciones de Defensa, Organismos Autónomos y los Cuarteles Generales de los tres Ejércitos, de forma que dividiremos la funcionalidad en dos subsistemas: Subsistema de Información y Subsistema de Control. El primero se encargará de procesar toda la información que deba ser introducida en el sistema para su gestión administrativa, mientras el segundo se encargará de controlar los accesos a dicha información a través de un sistema de seguridad que se comentará en otra función.

* *Controlar el subsistema de control:* éste permitirá fijar los controles de seguridad que se establecerán en cuanto al acceso a las distintas funcionalidades del Sistema y a la información contenida en él.

* *Controlar el subsistema de información:* con éste se pretende gestionar toda la información referente a las personas que dependen del Ministerio de Defensa y ciertos datos de personal ajeno al mismo, pero que tiene alguna relación particular con él. Toda persona perteneciente al Sistema de Información del Ministerio de Defensa estará definida por su número de D. N. I. Las personas que formarán parte del Sistema de Información se agruparán en los siguientes grupos o colectivos:

1. Personal Laboral. Tendrá esta consideración toda persona relacionada con el Ministerio de Defensa mediante un contrato de trabajo. Se pueden determinar tres formas de relación, según el tipo de contrato: fijo, interino y eventual.
2. Funcionarios Civiles. Se establecen tres tipos de funcionario: de carrera, de empleo e interino.
3. Personal Militar. El personal militar se agrupa, en primer término, por el Ejército al que pertenece, pudiendo ser personal perteneciente al Ejército de Tierra, al Ejército del Aire, a la Armada o a los Cuerpos Comunes de la Defensa. Cada uno de estos tres primeros grupos será gestionado, en general, desde su Cuartel General y el colectivo de Cuerpos

Comunes, desde el Órgano Central del Ministerio de Defensa, aunque algunas cuestiones administrativas se centralizan en el Órgano Central.

* *Gestión de personal*: Posibilitará la gestión de los datos actuales de las personas incluidas en el sistema. El identificador de personal en el Sistema de Información —en adelante SI— será el D. N. I. o N. I. F., de forma que toda la información asociada a la persona podrá encontrarse a través de este dato. Con carácter excepcional, se contemplarán casos particulares de personas que deben encontrarse en la Base de Datos dos veces, con características totalmente diferentes; por ejemplo, un militar que encontrándose en la reserva transitoria sea contratado como laboral, o un funcionario de carrera que estando en excedencia ocupa una plaza como funcionario de empleo.

* *Gestión de puestos de trabajo*: Permitirá la gestión de las relaciones de Puestos de Trabajo, así como la de los destinos de las personas que ocupan éstos.

* *Gestión diccionarios*: A través de este módulo se realizará el mantenimiento de todos los diccionarios de datos o Tablas del SI, permitiendo su consulta por el personal interesado.

* *Gestión historial personal*: Permitirá controlar la historia personal de cada individuo perteneciente al SI, en lo referente a los datos que son necesarios para la gestión administrativa y económica del mismo.

* *Gestión nómina*: Contiene toda la información necesaria para la gestión de la nómina de los colectivos afectados por el SI, teniendo en cuenta su estrecha relación con el resto de las funciones. Asimismo gestionará la entrada y modificación de todos aquellos datos de la persona que están vinculados únicamente con el proceso de tratamiento de nóminas.

* *Gestión seguimiento presupuestario*: La finalidad del proceso será el conocimiento exacto de los costes de personal que se producen en el Ministerio de Defensa —a través del seguimiento presupuestario del Capítulo I— de forma que se pueda saber en todo momento el remanente de crédito que existe, si se va a llegar a un déficit, etc., y poder tomar, en su caso, las medidas oportunas por el organismo competente. Esta función recogerá datos de la Gestión de Nóminas.

El seguimiento del gasto presupuestario se realizará en tres líneas distintas:

- Seguimiento de costes a través de los distintos conceptos retributivos de la nómina.
- Seguimiento de costes a través de los distintos conceptos y subconceptos presupuestarios.
- Seguimiento de costes a través de lo que denominaremos las distintas «situaciones retributivas» del personal, que evidentemente dependen de las situaciones administrativas que afectan a los diferentes colectivos que perciben sus retribuciones a través del Órgano Central del MINISDEF.

MÓDULOS DEL SISTEMA

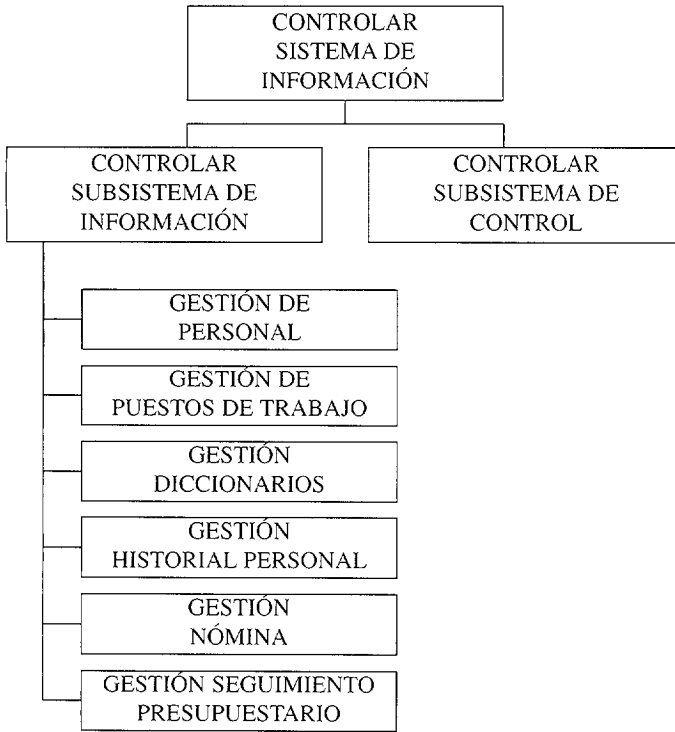


Diagrama funcional del sistema.

Cometidos y responsabilidades de los diferentes organismos del Ministerio

La ya citada Instrucción 113/95, del SEDAM, establece de forma expresa las responsabilidades en relación a la BD SIPERDEF, diferenciando entre tres grandes grupos. En primer término fija las responsabilidades asignadas a la Dirección General de Personal en coordinación con otros organismos del Ministerio, establece también las asignadas a la Secretaría General Técnica así como aquellas que corresponden a los Órganos Competentes de los Ejércitos. No se transcriben los diferentes cometidos asignados por no considerarse de utilidad y salirse fuera del alcance del presente artículo, toda vez que se indica que la mentada instrucción ha sido publicada en el «BOD», núm. 153, de 7 de agosto del pasado año, con el fin de que aquéllos que deseen profundizar en la cuestión puedan hacerlo. Solamente indicaré, de forma sucinta y mediante un cuadro resumen, los cometidos asignados a los Órganos Competentes de los Ejércitos (véase el cuadro siguiente).

ÓRGANOS COMP. CCGG.

- FACILITAR A SGT PROCEDIMIENTOS ACTUALIZACIÓN PARA SU UNIFICACIÓN.
- FACILITAR A SGT DATOS INICIALES.
- ACTUALIZAR DATOS BD SEGÚN PROCED. ESTABLECIDOS.
- PARTICIPAR EN COMISIONES DE MANTENIMIENTO, APOYO Y ÓRGANOS DE ADMINISTRACIÓN Y MANTENIMIENTO.
- DESARROLLO PROGRAMAS, MODO CONSULTA, CONTRA BD REPLICADAS.
- ADMINISTRACIÓN Y MANTENIMIENTO BD REPLICADA.

Responsabilidades CCGG.

Equipos del sistema

Una vez en funcionamiento el sistema existirán órganos y equipos de administración y mantenimiento. En la actualidad se están desarrollando las instrucciones que regularán aquéllos, por lo que no se pueden desarrollar en detalle los diferentes aspectos relacionados con éstos: composición, misiones, etc.

No obstante lo anterior, sí podemos hacer una breve reseña sobre la idea del proyecto en este aspecto. Dicho esto, empezaremos hablando del máximo órgano del sistema denominado Órgano de Administración. Éste estará formado por personal de todos los organismos con responsabilidades asignadas en el proyecto y será el encargado de dirigir y controlar el SI. A su vez, en cada uno de aquellos organismos se formará un equipo de administración cuyo jefe será, en todo caso, uno de los integrantes del repetido órgano. La definición de las misiones, composición y procedimiento de actuación de éste constituye el objeto de una instrucción cuyo texto está sometido a estudio, y por tanto su redacción no pasa de ser tentativa, motivo por el cual no se considera oportuno incidir sobre aspectos en ella regulados.

En relación con el órgano y equipos de mantenimiento sería aplicable lo ya indicado para sus homólogos de administración, tanto en lo relativo a la idea antes descrita como en cuanto a la existencia de una instrucción de redacción tentativa para la regulación de aquéllos. Lógicamente, es preciso señalar la salvedad de que las particularidades de éstos en relación con aquéllos tienen su reflejo en las diferentes instrucciones que los regulan. El Órgano de Mantenimiento es el encargado de mantener el SI y desarrollar e implantar los futuros programas del Sistema.

Calendario de implantación

El calendario tentativo establecido para lograr la total implantación del SI, y como tal sujeto a posibles alteraciones, es el que se detalla a continuación:

— 30-ABR-96: finalizar la comprobación y aceptar el módulo de gestión académica.

— 01-MAY-96: comenzar la explotación en período de pruebas de los submódulos ya instalados, con los datos del personal de Cuerpos comunes, civiles y tropa profesional.

— 31-MAY-96: finalizar la comprobación y aceptar el módulo de gestión de puestos de trabajo.

Finaliza el actual contrato con la empresa adjudicataria del proyecto. Se suscribirá un nuevo contrato de mantenimiento que permitirá continuar con el proceso de implantación del sistema.

— 30-JUN-96: finalizar la comprobación y aceptar el módulo de gestión de personal.

Finalizar la comprobación y aceptar los módulos de nóminas y seguimiento presupuestario, aunque es previsible que estas validaciones se retrasen hasta el 31 de julio.

— JUL-AGO-96: entrega del sistema.

— 01-SEP-96: iniciar la explotación en pruebas de todo el sistema.

Se celebrarán reuniones para ir cediendo competencias referentes a introducción de datos a los Cuarteles Generales.

— SEP-DIC-96: se trabajará con el SIPERDEF, en paralelo con los actuales sistemas informáticos de personal y nóminas.

— DIC-96: SEDAM solicitará de los jefes de Estado Mayor el informe favorable para la implantación definitiva del sistema.

— 01-ENE-97: se implanta el SIPERDEF.

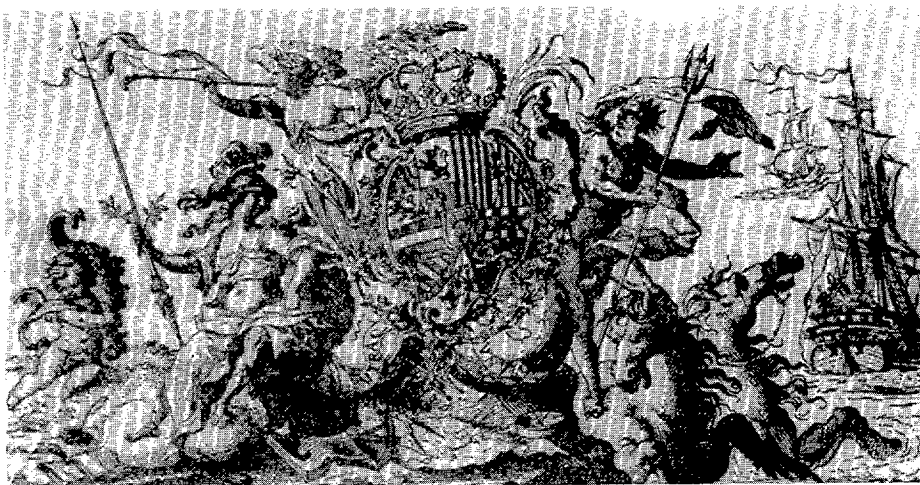
Es de vital importancia tener presente, con independencia de los plazos que se fijen, dilatados o no, que por parte de todos los organismos implicados debe darse una muy activa participación en aras de lograr la satisfactoria implantación del nuevo Sistema de Información.

Francisco J. GARCÍA LANZA





Fragata «Navarra». La Valetta (Malta). Autor: Rafael Díaz Huélamo.



HISTORIAS DE LA MAR

UN CENTENARIO LUCTUOSO: EL ASALTO Y SACO DE CÁDIZ EN 1596

Ad utrumque paratus

Introducción



L más conocido de los aforismos marciales, *Si vis pacem, para bellum* (1), tiene un digno colofón que fue adoptado como lema por los submarinistas españoles hace muchos años: *Ad utrumque paratus*; para lo uno y para lo otro, preparados. La idea encerrada en esta divisa es igualmente muestra de la prudencia y previsión que deben regir en la vida de una ciudad, en la lucha en un medio adverso y desconocido, cual las profundidades del mar, o en cualquier atribulada circunstancia de nuestra existencia. Para lo bueno y para lo malo, siempre preparados.

Es la primera de estas puntualizaciones, sin embargo, la que nos interesa especialmente en estos días, cuando recordamos el IV centenario del saqueo de Cádiz por los anglo-holandeses, al mando del conde de Essex. La falta de pre-

(1) VEGECIO: *Epitoma rei militaris*.

visión, la poca precaución ante cualquier evento contrario a la buena marcha de la república —como entonces se solía decir de los asuntos públicos—, la imprudencia manifiesta ante la potencial amenaza de un enemigo cierto, cuya llegada se había anunciado, fueron circunstancias que evidentemente contribuyeron al desgraciado resultado de la contienda y a que en los anales de nuestra ciudad el año 1596 aparezca marcado con tintes especialmente sombríos y amargos.

Varios habían sido los ataques que con desigual suerte soportaron las costas peninsulares (Cádiz, 1587, y La Coruña, Lisboa y Vigo, 1589) y algunos puertos americanos por aquellos años, de forma que era previsible un asalto en toda regla a cualquier puerto español tan pronto como las circunstancias fueran propicias. Las pocas medidas adoptadas para contrarrestarlo nos parecen hoy inexplicables. Ciertamente, los aforismos antes citados no debieron estar muy presentes en la mente de los regidores de los destinos del Cádiz de aquellos tiempos.

«Entre los despojos que los ingleses llevaron de la ciudad de Cádiz, Clotardo, un caballero inglés, capitán de una escuadra de navíos, llevó a Londres una niña de edad de siete años, poco más o menos...», que diría don Miguel de Cervantes (2). Y no fue esto sólo, sino que al mismo tiempo se llevaron hasta 59 rehenes, escogidos entre lo más granado de los estamentos superiores de la ciudad, numerosas alhajas y efectos de ajuar doméstico, gran cantidad de dinero y objetos valiosos, muchas rejas y artículos de hierro o bronce —entre ellos, la artillería de la plaza y las campanas de las iglesias— y lo más florido del producto del expolio de las bibliotecas y archivos gaditanos, la pieza más significativa del cual fue la primera versión de la historia de Cádiz de Agustín de Horozco, hoy en la biblioteca del Museo Británico (3).

Dejaron, en cambio, el amargo recuerdo del pillaje y del saqueo, un tercio de las casas de la ciudad incendiadas y destruidas, los restos de sir John Wingfield —comandante del buque de S. M., el *Vanguard*, muerto de un arcabuzazo— enterrados en la Catedral Vieja y la triste sensación del fracaso y la impotencia que deja traslucir el conocido soneto de Cervantes dedicado «A la venida del inglés a Cádiz»:

«Vimos en julio otra Semana Santa
atestada de ciertas cofradías,
que los soldados llaman compañías,
de quien el vulgo y no el inglés se espanta.

»Hubo de plumas muchedumbre tanta,
que en menos de catorce o quince días

(2) CERVANTES, Miguel de: «La española inglesa», *Novelas ejemplares en Obras Completas*. Ed. Aguilar. Madrid, 1956; pág. 854.

(3) HOROZCO, Agustín de: *Discurso de la fundación y antigüedades de Cádiz*. M. s. de 1591. Museo Británico. Royal M. s. 14 A III. Sign. 14 A. M. P. 307. Publicado por el Ayuntamiento de Cádiz en 1929.

volaron sus pigmeos y Golías,
y cayó su edificio por la planta.

»Bramó el becerro, y púsoles en sarta;
tronó la tierra, oscureciöse el cielo,
amenazando una total ruína;

»y al cabo, en Cádiz, con medida harta,
ido ya el conde, sin ningún recelo,
triunfando entró el gran duque de Medina.» (4)

Historiografía

Pocas cuestiones han merecido tanta atención de los historiadores gaditanos como el asalto y saqueo de 1596. Quizá sólo el asedio de las tropas napoleónicas y las Cortes de 1812 tengan análogo valor, interés y consideración entre los profesionales de la Historia que el episodio que ahora se estudia, pero nada más. Desde que fray Pedro de Abreu escribió su conocida obra «Historia del saqueo de Cádiz por los ingleses en 1596» o «Suceso del saco y toma de Cádiz por el Inglés», según el título original, han sido muchos los autores que han dedicado extensas páginas a tan desafortunada acción militar. fray Jerónimo de la Concepción, primero, y Adolfo de Castro más tarde, junto a otros historiadores, unieronse a la empresa, a la que se sumaron también profesionales de última hora que han facilitado versiones particulares del acontecimiento, generalmente objetivas y precisas. Pero no han sido sólo historiadores locales y nacionales los que se han detenido a estudiar la cuestión, también los ingleses y los holandeses han suministrado su personal visión del hecho de armas, completando con su información las noticias que teníamos del saco de Cádiz. El estudio comparativo de todas estas versiones permite a la historiografía moderna tener hoy un conocimiento bastante acabado de tan lamentable acontecimiento y faculta al entendido y al especialista para componer una relación detallada de todas las incidencias del caso.

Concretando cuanto antecede, podemos decir que de todas las versiones conocidas del saqueo de Cádiz, es sin duda la narración compuesta por fray Pedro de Abreu la más completa y detallada (5). El libro de Abreu, redactado con objetiva visión histórica y con cierto espíritu crítico, permaneció largo tiempo inédito —casi tres siglos— a causa precisamente de esta circunstancia, ya que de sus páginas no salían muy bien paradas las autoridades civiles y militares de la ciudad. Fue necesario el concurso de un gaditano benemérito de la talla de don

(4) CERVANTES, Miguel de: *Ob. cit.*; pág. 51.

(5) ABREU, Fr. Pedro de: *Historia del saqueo de Cádiz*. M. s. de 1596. Cádiz, 1866.

Adolfo de Castro para que el manuscrito del trabajo en cuestión fuera sacado del anonimato de los archivos conventuales y privados y viera la luz pública a mediados del siglo pasado (1866). Desde entonces, esta obra ha sido la más importante fuente de información del desgraciado suceso.

El hecho de que su impresión fuera vetada en su día por poner en evidencia el precario comportamiento de las autoridades locales en el asalto —como se acaba de apuntar—, dice mucho en favor de que la redacción del texto se hizo sin concesión alguna a lo que no fuera la más estricta realidad de los acontecimientos. Sus 165 páginas, aparte de servir de inspiración a relatos posteriores, son una viva descripción de todo lo acaecido, hecha con precisión y conocimiento directo por parte del autor, ya que fue testigo personal de la odisea.

En cambio, no podemos decir lo mismo del escribano y «almoxarife del rey» Agustín de Horozco. Aunque contemporáneo del saqueo, ya que —como se dijo— perdió en el mismo el manuscrito de su primera redacción de la historia de Cádiz, no nos ha dejado en su obra (6) más que alusiones tangenciales al desdichado suceso, a pesar de que pudo ser testigo directo de muchos hechos o, al menos, tener conocimiento de primera mano de los más notables. No se nos escapa, sin embargo, que en el momento que él escribía el saqueo no era historia, sino lance de la más reciente actualidad.

Fray Jerónimo de la Concepción (7), posterior en casi cien años a los acontecimientos descritos, debió valerse de la versión del padre Abreu para componer la suya, al menos es lo que parece, dadas las coincidencias que se observan entre ambas reseñas. A lo largo de 54 páginas hace una exposición muy detallada del episodio (Lib. 6, cap. III a XIV).

La descripción del suceso hecha por Adolfo de Castro (8) se halla contenida en el capítulo II del libro VI de su conocida «Historia de Cádiz y su Provincia». Trata las incidencias del saqueo con bastante detalle, pero no alcanza la altura de las dos versiones anteriores.

En sus «Episodios históricos», publicados en 1887, Domingo Sánchez del Arco (9) dedica extensos párrafos a la cuestión y, en 1903, Servando Marengo (10) edita una pequeña obra monográfica. El año 1911 don Pelayo Quintero Atauri (11) publicó su trabajo titulado «Otra relación del saqueo e incendio de Cádiz por los ingleses en 1596», breve pero interesante descripción del ataque.

(6) HOROZCO, Agustín de: *Historia de la ciudad de Cádiz*. Cádiz, 1845.

(7) CONCEPCIÓN, Fr. Jerónimo de la: *Emporio del Orbe. Cádiz Ilustrada*. Amsterdam, 1690.

(8) CASTRO, Adolfo: *Historia de Cádiz y su Provincia. (Desde los remotos tiempos hasta 1814)*. Cádiz, 1858.

(9) SÁNCHEZ DEL ARCO, Domingo: *Episodios históricos de Cádiz y su Provincia*. Cádiz, 1887.

(10) MARENGO, Servando: *La toma de Cádiz por los ingleses*. Madrid, 1903.

(11) QUINTERO ATAURI, Pelayo: *Otra relación del saqueo e incendio de Cádiz por los ingleses*. Cádiz, 1911.

Salvador Clavijo (12) en «La ciudad de San Fernando. Historia y espíritu» (1961) dedica algunas páginas al desarrollo del acontecimiento que nos ocupa. No aporta información especialmente relevante, pero hace hincapié en la brillante defensa del entonces llamado castillo de Suazo y de la puente del mismo nombre.

Con posterioridad, en 1974, Jesús Ribas Bensusan (13) publicó su trabajo «Asaltos a Cádiz por los ingleses», fundado en una variada y útil bibliografía, entre la que destaca la obra de Francisco de Ariño «Sucesos de Sevilla, de 1592 a 1604». Al poco tiempo aparecía la pequeña obra de Luis López Anglada (14) titulada «Los asaltos ingleses a Cádiz en el Siglo de Oro», texto de una conferencia pronunciada en la Caja de Ahorros.

En los últimos años y como producto de la más reciente hornada, deben citarse las páginas dedicadas a «la venida del inglés» en el volumen II de la «Historia de Cádiz», editada por Silex bajo el título «Los siglos decisivos», del que es autor el profesor Bustos (15), y las contenidas en el trabajo de Juan Antonio Fierro «Historia de la ciudad de Cádiz» (16).

Al lado de todas estas versiones, más o menos conocidas y al alcance de cualquier lector, existe una curiosa reseña original del canónigo doctor don Francisco de Quesada, interesantísima, dado que el autor sirvió de dragomán o intérprete entre el conde de Essex y las autoridades españolas en los días del saqueo, con lo que huelga decir que su información es de primerísima mano. El relato en cuestión fue publicado en la «Colección de Documentos Inéditos para la Historia de España» (CODDIN, tomo XXXVI, págs. 345 a 372. Madrid, 1860).

Como remate de lo ya reseñado, cabe añadir un trabajo de Ramón Ezquerro titulado «Discurso cuando el accidente de Cádiz en 15 de julio de 1596», fol. 160 vt.º del M. s. 904 de la Biblioteca Nacional (Inventario general, tomo III, pag. 21. Madrid, 1957); otro de don Francisco Rodríguez Marín, «Un documento más para la historia del saqueo de Cádiz en 1596», en «Revista de Historia y Genealogía Española», Madrid, 1912, pag. 49 (Bibl. Nal. 6/9400); otro de L. de Gamboa y Eraso, «Verdad de lo ocurrido en ocasión de la venida de la armada inglesa sobre Cádiz», impreso en Cádiz en 1926; uno más del padre Antón Solé, «El saqueo de Cádiz por los ingleses en 1596 y la Casa de Contratación» («Archivo Hispalense», tomo LIV, 1971, págs. 219-232), y dos narraciones mejicanas contemporáneas de los hechos publicadas por el padre Ismael Bengoechea, OCD, una de la pluma de fray Andrés de San Miguel, apa-

(12) CLAVIJO, Salvador: *La ciudad de San Fernando. Historia y espíritu*. Cádiz, 1961; tomo I; págs. 182 a 188.

(13) RIBAS BENSUSAN, Jesús: *Asaltos a Cádiz por los ingleses. Siglos XVI, XVII y XVIII*. Instituto de Estudios Gaditanos. Cádiz, 1974.

(14) LÓPEZ ANGLADA, Luis: *Los asaltos ingleses a Cádiz en el siglo de Oro*. Madrid, 1975.

(15) BUSTOS, Manuel: *Historia de Cádiz*; Vol. II: «Los siglos decisivos». Ed. Silex. Madrid, 1991; págs. 147 a 153.

(16) FIERRO, Juan A.: *Historia de la ciudad de Cádiz*. Cádiz, 1993; págs. 166 a 171.

recida en el «Diario de Cádiz» de 9 de marzo de 1986, y otra de fray Agustín de la Madre de Dios, que vio la luz en el mismo diario el 5 de abril de 1992.

Junto a todo cuanto antecede —narraciones, crónicas y relatos españoles— se deben incluir las descripciones y reseñas procedentes de fuentes inglesas, ya que contribuirán a completar el conocimiento del desgraciado suceso. Pero hemos de advertir que los ingleses, tan dados a memorias, diarios y comentarios, de los que debieron producir una abundante colección, han sido poco pródigos en publicaciones impresas sobre este asunto, hasta el extremo de que en una notable obra británica sobre la materia (Callender and Hinsley; «The naval side of British History, 1485-1945») apenas se hace mención de este episodio. Parece como si los ingleses se sintieran avergonzados de la jornada de que fueron protagonistas y quisieran olvidarla. Acaso no les falten razones para ello; a menudo esta acción ha sido considerada entre los británicos como una «bravata de verano» y algunos la reputan como el mayor escándalo de su tiempo, donde los aires de piratería no andaban lejos de su inspiración y nacimiento.

Los más notorios entre los documentos de origen inglés, todos pertenecientes a los fondos del Museo Británico, son los siguientes:

- *Breve descripción de la expedición a Cádiz, 1596.*—Royal M. s. 18 A. LXVI, f. 29 v.
- *Papeles relacionados con la expedición a Cádiz en 1596.*—Cotton, M. s. Otho E. IX, ff. 306, 319, 322, 326, 334 v, 335, 335 v y 344.
- *Papeles relacionados con la toma de Cádiz en 1596.*—Landsdowne M. s. 81, cap. 60, 70 y 71; M. s. 82, cap. 72 y 100; M. s. 115, cap. 76 y 88.
- *Lista del ejército destinado a Cádiz, 1596.*—Landsdowne, M. s. 243.
- *Descripción de la toma de Cádiz, 1596.*—Stowe, M. s. 159, f. 253 . M. s. 164, f. 90.
- *Relato de la toma de Cádiz, por el doctor Marbeck en 1596.*—Siglo XVII; Sloane, M. s. 226.
- *Carta de sir G. Carew sobre la toma de Cádiz (30 Jun. 1596).*—Add. M. s. 6.177, pág. 75.
- *Caballeros armados en Cádiz en 1596.*—Add. 5.482, f. 16 v.
- *Regreso de las fuerzas de la expedición contra Cádiz, 1596.*—Egerton, M. s. 1.818, f. 71.
- *Verdadera relación de las hazañas en Cádiz del conde de Essex y del Lord Almirante, 1596.*—Egerton, M. s. 2.877, f. 76 v.

Además de estos fondos, don José Antonio Calderón Quijano, en la obra que a continuación se cita, menciona entre otros los siguientes documentos de la Public Record Office de Londres (Calendar State Papers. Domestic series; 1595-1597. London, 1869; S. P. 12, vol. 259):

- *Declaraciones sobre el asalto a Cádiz*, 18 de julio de 1596, de sir Henry Palmer a sir Cecil, en Dover; pág. 257, número 69.
- *De George Carew a sir Robert Cecil*, en Cockington, a 25 de julio de 1596, págs. 260-261.
- *Una relación de la toma de Cádiz*, agosto de 1596, págs. 271-273 número 114.
- *Declaración del capitán sir Mat. Morgan*, agosto 1596, pág. 273, número 115.
- *Nota de las ventajas obtenidas por el asalto a Cádiz*, septiembre de 1596, pág. 290, número 46.

El trabajo del profesor, Calderón (17) aludido es la traducción, estudio y análisis de un manuscrito de William Slingsby que se custodia en la librería del castillo de Alnwick, propiedad del duque de Northumberland, y cuya referencia es British Museum. Map Room, R. Ac. 8109. Su título original es: «Sir Will. Slingsby's relation of my Lord Essex voyage to Cales». La versión ha sido publicada por la Caja de Ahorros de Cádiz en 1985, bajo el nombre de «Versiones inglesas de los ataques anglo-holandeses a Cádiz; 1596 y 1625». Es trabajo muy documentado, que a lo largo de 150 páginas desarrolla el pormenor y las incidencias de los dos ataques citados.

Otro estudio muy interesante es el llevado a cabo por los doctores José M.^a Pérez-Bustamante y Juan E. Tazón Salces (18), basado en la traducción de un manuscrito de Richard Hakluyt que abarca diversos relatos, como el desastre de Hawkins ante San Juan de Ulúa (1568), el ataque de Drake a Cádiz en 1587, las operaciones de la Armada Invencible, los ataques a La Coruña, Lisboa y Vigo (1589) y la toma y saqueo de Cádiz en 1596.

El título del trabajo, «Principales viajes, expediciones, tráfico comercial y descubrimientos de la nación inglesa» lo dice todo y ha sido publicado en 1988, con motivo del IV centenario de la Armada Invencible.

Y con estos antecedentes llegamos al manuscrito objeto de la presente publicación: el diario del *Mary Rose*.

Aunque pudieran hacerse amplios comentarios y favorable juicio crítico sobre este interesante documento, publicado hace pocos años por Stephen Usherwood y editado por The Bodley Head, creemos preferible, como presentación de la obra, seguir la reseña bibliográfica contenida en el boletín que edita la prestigiosa casa aseguradora británica «Lloyd's Register of Shipping» (31 de diciembre de 1983).

(17) CALDERÓN QUIJANO, JOSÉ A.: *Versiones inglesas de los ataques anglo-holandeses a Cádiz. (1596, 1625)*. Caja de Ahorros de Cádiz; vol. 4; Serie Historia. Cádiz, 1985.

(18) PÉREZ-BUSTAMANTE, JOSÉ M.^a, y TAZÓN SALCE, JUAN E.: *Principales viajes, expediciones, tráfico comercial y descubrimientos de la nación inglesa*. Vol. I. Ed. Atlas. Madrid, 1988.

«The Counter-Armada, 1596. (The journal of the *Mary Rose*)». Londres, 1983; por Stephen and Elizabeth Usherwood. Relación del saqueo de Cádiz en versión inglesa (19).

«Dentro del conocido sentido del humor de Macaulay encerrado en la frase “hasta los niños lo saben”, es fama que como resultado de la derrota de la Armada Invencible, la historia europea y la mundial cambiaron para siempre. Lo que es menos conocido es que este resultado no fue totalmente cierto hasta que, en el año 1596, una armada inglesa compuesta de 126 buques atacó con éxito a Cádiz e infligió un duro golpe a las aspiraciones políticas de España.»

«Era el mayor y mejor equipado ejército que hasta entonces había partido de nuestras costas —dice—; 6.000 soldados, en una expedición combinada y conjunta cuyos comandantes en jefes eran lord Howard of Effingham —que había tenido el mando contra la Invencible en 1588— y el joven conde de Essex. Les acompañaba una escuadra holandesa integrada por 24 buques a las órdenes de Jan van Duivenvoorde, señor de Warmond y almirante de Holanda.»

«Después de tres semanas de viaje y un día de lucha ellos permanecieron en Cádiz una quincena y después regresaron a su patria “cargados con el botín capturado y trayendo como presa dos galeones españoles”.»

«Hasta la publicación del manuscrito del “diario” —que, aunque conocido, había permanecido en la biblioteca del palacio de Lambeth durante muchos años— no se había facilitado al lector británico ninguna relación objetiva y apropiada de esta expedición.»

«La completa transcripción del diario del *Mary Rose* por el matrimonio Usherwood nos proporciona una amplia narración de un testigo de vista de esta expedición militar y naval, que en su tiempo fue tan importante como el desembarco del día D en la Segunda Guerra Mundial», dice el comentarista.

«Sir George Carew, comandante del navío de la reina de Inglaterra *Mary Rose*, redactó este interesante diario. Como teniente general de la Artillería, sir George Carew fue miembro de los consejos de guerra y así estuvo en condiciones de poder escribir con conocimiento directo de las interioridades de la expedición.»

«Esta excelente edición del “diario” ofrece una versión literal de las páginas del manuscrito, con notas y explicaciones del autor. “Un diario de todos los pormenores acaecidos en el viaje al mando del Lord Almirante...”; “un diario de navegación con anotaciones hechas día a día desde el Domingo de Resurrección de 1596, cuando el conde de Essex se despidió

(19) USHERWOOD, Stephen and Elizabeth: *The Counter-Armada, 1596. (The journal of the Mary Rose)*; London, 1983. Ed. The Bodley Head, Ltd. 9 Bow Street, Covent Garden; London, WC 2 E 7 AL.

de la reina en Greenwich... hasta el 7 de agosto". El autor del manuscrito ni lo firmó ni dio el nombre de su buque; en consecuencia, este documento fue considerado hasta ahora como cosa sin trascendencia.»

«Pero hace poco tiempo el doctor Geoffrey Bill, director de la biblioteca del arzobispo de Canterbury en Lambeth, con el peso de su autoridad, identificó la caligrafía como obra de la mano de sir George Carew. Una gran colección de sus últimos escritos se hallaban depositados en la biblioteca de Lambeth y ello le permitió comprobarlo por comparación.»

«Como se adivina a través de los ilustrativos comentarios de Stephen Usherwood y del texto entretejido, el relato es una dramática narración que subraya la talla de historiador del autor. Como él señala, el duque de Medina Sidonia, jefe militar de las costas españolas, fue tan desafortunado en la defensa de Cádiz como lo había sido al mando de la Invencible.»

«El verdadero texto original del manuscrito —Códice de Lambeth, 250—, dado en el apéndice I del trabajo de Usherwood con ortografía arcaizante, ocupa 41 páginas del libro y mediante ello consigue que el lector se dé cuenta de cuánto esfuerzo es necesario para cubrir este entramado histórico con un texto lo bastante moderno en imágenes y lenguaje como para dar al drama vida e interés para los lectores actuales.»

«El apéndice II contiene el menguado y lacónico diario de navegación sacado por el holandés Jan van Doornik de un manuscrito existente en la biblioteca Imperial de Viena. Un tercer y útil apéndice se extiende en consideraciones sobre el tonelaje de los buques de guerra ingleses y explica cómo algunas ideas equivocadas han conducido a notables errores históricos, mientras el apéndice IV enumera todos los buques nombrados en el diario del *Mary Rose*, con su porte y dotación.»

Aunque la obra comentada no hace revelaciones sensacionales en orden al conocimiento de los detalles del saqueo de Cádiz, sí resulta altamente interesante e ilustrativa por la coincidencia que refleja en muchos pasajes con el relato del padre Abreu. Son numerosas las ocasiones en que ambas obras muestran los mismos acontecimientos narrados por testigos enfrentados en los bandos en lucha, pero coincidentes en todo en el terreno expositivo, lo que es una prueba de veracidad. A título de ejemplo, cabe destacar que la página 57 de Abreu se corresponde con la 133 del diario del *Mary Rose*; la 73, con la 139; la 93, con la 141; la 111, con la 147 (donde se aclara que el «cabo» inglés muerto de un arcabuzazo enterrado en Santa Cruz, fue sir John Wingfield, comandante del navío *Vanguard*); la 141, con la 150; la 148, con la 151, y así muchas más. Debe advertirse que la paginación está dada conforme a las ediciones de A. Castro y S. Usherwood, respectivamente.

Como muestra final y para no hacer este comentario demasiado prolijo, reiterativo y enojoso, se transcribe un pequeño párrafo de fray Pedro y su correspondencia con lo escrito por Carew.

Abreu: (pág. 106). «Martes, 2 de julio.—Con el seguro que les habían dado los ingleses a los del castillo, salieron de él el corregidor y deán, D. Diego de Villavicencio y otros quince o veinte de los más principales, dejando en la torre del homenaje puesta bandera de paz, y los ingleses se la dieron. Llevaron consigo al canónigo Quesada por intérprete y fueron a hablar al General, el cual les recibió bien. Comenzaron a tratar del rescate de toda la gente retirada a la villa y castillo, y salió asentado en 120.000 ducados». (Pág. 110). «Comenzó con esto a salir la miserable gente y encaminábanse para la puerta de Tierra, porque por mar no había embarcaciones... Mandó el conde que les hicieran escolta hasta la Puente hasta 50 soldados».

Carew: (pág. 144 y 145). «22 junio (2 julio).—Martes, por la mañana, los de la ciudad, que se habían refugiado en el castillo para considerarse seguros, enarbolaron una bandera de paz y solicitaron parlamento (ansiano conseguir misericordia), cosa que se concedió. El corregidor y otros cinco de los más notables entre ellos vinieron a hablar con el general, y acordaron a cambio de esta merced ofrecer para ulterior acuerdo pagar un rescate por sus vidas de 120.000 ducados, y quedando en su poder como rehenes 50 de los más notables de entre ellos, hasta que fuese pagado el rescate, lo que se aceptó por el general, conviniendo que embarcasen las mujeres y los religiosos para pasar al Puerto de Santa María y la gente de miserable condición fuera acompañada por tierra hasta el puente (de Suazo)».

Todo lo que antecede es de gran importancia, porque prueba incontrovertiblemente la rigurosidad expositiva y la fidelidad histórica del relato de fray Pedro de Abreu, cosa ya sabida de los profesionales, pero que ahora ha quedado de manifiesto para el gran público con abrumadora evidencia.

En resumen, el libro de Usherwood, por reflejar los acontecimientos desde el campo de los asaltantes, es una notable aportación, con nueva luz, de un período crítico en las relaciones hispano-británicas y una interesante confirmación de la seriedad y solvencia de una de las más conocidas fuentes clásicas de la historiografía gaditana, la obra del padre Abreu.

Como remate de la información que se aporta, debe decirse que si bien los archivos gaditanos desaparecieron prácticamente tras el incendio que siguió al saqueo, puesto que los restos que quedaron son insignificantes, en los pueblos de la provincia y particularmente en Jerez y en Sanlúcar se conservan amplias referencias sobre el desgraciado suceso en forma de escritos, órdenes y comunicaciones diversas que no deben ser olvidadas por el investigador. El archivo municipal jerezano, de modo singular, es sumamente rico en esta clase de documentación.

En efecto, en julio de 1893, el archivero municipal de Jerez de la Frontera, don Agustín Muñoz Gómez (20), remitió a don Adolfo de Castro una copia íntegra de un manuscrito titulado «Jerez y Cádiz en 1596», donde se recogían numerosas comunicaciones relacionadas con el saco conservadas en aquel consistorio. Una copia de dicho manuscrito fue entregada a don Miguel Mancheño Olivares el 19 de abril de 1896. Este trabajo, que obraba en el Archivo del Ayuntamiento gaditano, deberá ser tenido muy presente en futuras investigaciones sobre la materia. El empeño bien lo merece.

El ataque

Al amanecer del domingo 30 de junio de 1596, impulsada por una fresca brisa de poniente, se avistó desde Cádiz una poderosa armada anglo-holandesa formada por 128 velas —según fuentes inglesas— que tras dar algunas bordadas fondeó a la entrada de la bahía. El mando conjunto de la flota estaba confiado al almirante sir Charles Howard of Effingham y al conde de Essex, Robert Devereux, jefe este último de las tropas de desembarco. Integraban esta formación naval 18 buques de guerra ingleses y 86 de transporte y de aprovisionamiento, con un contingente militar de 7.600 hombres, y les acompañaban 24 buques holandeses bajo el mando del almirante Jan van Duivenvoorde, señor de Warmond.

Según una relación suscrita por sir William Slingsby, comisario de pertrechos y municiones afecto a sir George Carew —autor del diario del *Mary Rose*, como sabemos— la lista de buques integrantes de la flota combinada anglo-holandesa era la siguiente:

Ark Royal, de 55 cañones, al mando de sir Charles Howard, almirante de la flota.

Lion, de 60 cañones, mandado por sir Robert Southwell.

Dreadnought, de 41, a las órdenes de Alexander Clifford.

True Love, bajo el mando de Richard Leveson.

Lion's Whelp, pinaza gobernada por el capitán William King.

Apoyaban a estos buques 18 mercantes y 5 velas más, balandras y filibotes cargados con caballos y provisiones. El conjunto formaba la primera escuadra, a las órdenes directas del Lord Almirante.

(20) MUÑOZ GÓMEZ, Agustín: *Testimonios para la Historia*. Parte IV. *Jerez y Cádiz en 1596*. M. s. fechado en 1.º de febrero de 1892. 122 folios. Archivo Municipal. Jerez de la Frontera.

— Escuadra del conde de Essex. Buques de guerra:

Due Repulse, de 48 cañones, mandado por el conde de Essex.

Rainbow, de 26 cañones, bajo la autoridad de sir Francis Vere.

Vanguard, con 31 cañones, mandado por sir John Wingfield.

Tramontana, 21 piezas de artillería, con el príncipe de Portugal.

Charles, pinaza capitaneada por Sackville Trevor, y 18 barcos mercantes más y 5 balandras y filibotes con caballos y provisiones de particulares.

— Escuadra de lord Thomas Howard. Buques de guerra:

Merhonour, de 41 piezas, a las ordenes de lord Thomas Howard.

Nonpareil, con 56 cañones, gobernado por el capitán Dudley.

Crane, de 24 cañones, mandado por el capitán Robert Mansell.

Moon, pinaza de 9 cañones, capitaneada por Henry Moyle.

Formaban parte de esta escuadra, 17 barcos mercantes y 4 balandras y filibotes cargados con caballos y provisiones.

— Escuadra de sir Walter Raleigh. Buques de guerra:

Warspite, con 40 cañones, bajo el mando de sir Walter Raleigh.

Mary Rose, de 39 piezas, a las órdenes de sir George Carew.

Swiftsure, de 42 cañones, mandado por el capitán Robert Crosse.

Quittance, de 25 piezas de artillería, capitán George Gifford.

Integraban esta escuadra, además, 15 buques mercantes y 4 balandras y filibotes con caballos y provisiones.

— Escuadra holandesa. Buques de guerra:

Neptune, buque insignia de Johan van Duivenvoorde, Almirante de Holanda.

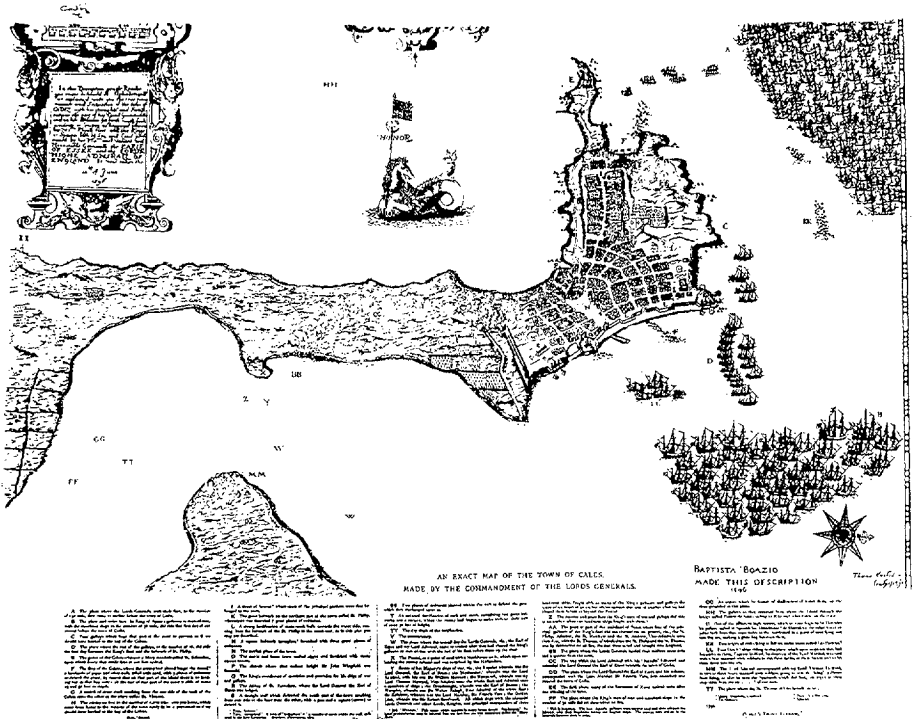
Lion, mandado por el capitán Johan Gerbrantsen.

Ele, a las órdenes del capitán Corneluis Leusen, de Flesinga.

Además de los citados, se incorporaban 15 velas más y 6 balandras cargadas con avituallamientos y municiones.

En total: 18 buques de guerra ingleses, 3 holandeses y 107 varios.

Esta poderosa formación naval había sido avistada al pasar frente a Lagos, en la costa meridional portuguesa, desde donde dieron aviso a la Casa de Contratación de Sevilla. Pero además de este contingente de embarcaciones, se incorporaron a la flota otros buques de diversos orígenes y procedencias que seguían a aquélla por su propia cuenta, para ver qué podían conseguir y para



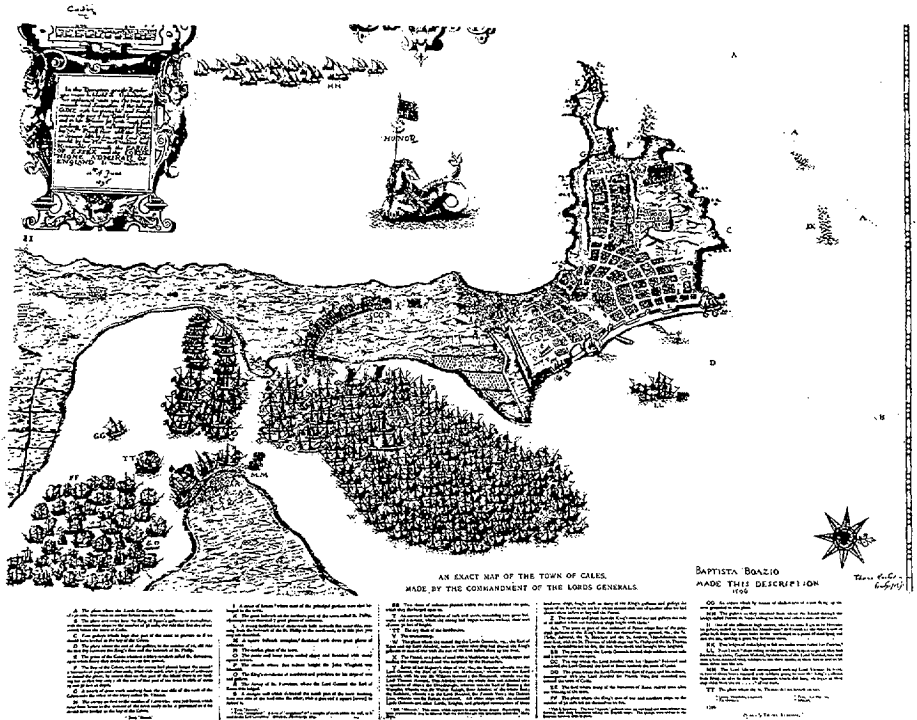
Planta de Cádiz, por Thomas Coxon en 1596. Representa el ataque y desembarco de la flota anglo-holandesa. (B.M., Map Room, R. Ac. 8109). 1.ª fase.

dedicarse al pillaje. Como decía un conocido escritor refiriéndose a otro acontecimiento bélico, era la larga hueste de indeseables que sigue a todos los ejércitos.

Aunque como hemos visto la lista oficial de buques era de 128 unidades, la aportación suplementaria representada por estas otras embarcaciones podría hacer ascender el número total a 140 velas, cifra que cita el padre Abreu como la de integrantes de la flota atacante.

En un primer momento, los ingleses intentaron desembarcar en La Caleta, pero debido a la marejada reinante, que hizo zozobrar algunas lanchas de la flota, y a la presencia de la caballería venida de Jerez que desde la orilla impidió la maniobra de los asaltantes, éstos hubieron de cambiar su plan de ataque. Decidieron entonces adentrarse en la bahía, pero se encontraron el paso cerrado por la presencia de una discreta fuerza naval española formada por 4 galeones, 3 buques de armada y 18 galeras y hasta 40 naos mercantes de una flota que se preparaba para partir hacia las Indias.

Los buques defensores eran el galeón *San Felipe*, de 50 cañones mandado por don Diego de Sotomayor; el *San Mateo* (también llamado *San Matías*) a



Planta de Cádiz, por Thomas Coxon en 1596. Representa el ataque y desembarco de la flota anglo-holandesa. (B.M., Map Room, R. Ac. 8109). 2.ª fase.

las órdenes de don Juan de Alcega; el *Santo Tomás* y el *San Andrés*, todos de la serie de los doce Apóstoles. Los buques de Armada, integrados en la flota de Indias, eran la capitana de Nueva España, al mando de don Luis Alfonso Flores, la almiranta de la misma y la vicealmiranta, y los barcos mercantes que componían dicha flota —unos 40, como se ha dicho— se hallaban cargados con un rico cargamento valorado en 11 ó 12 millones de ducados.

La escuadra de galeras —de cuyos mandos dispensaremos para no hacer más prolija esta relación— eran la *Capitana*, *Ocasión*, *Padillas*, *Patrona*, *Fama*, *Eugenia*, *Luna*, *Manrique*, *Santa Bárbara*, *Española*, *Leona*, *Bazana*, *Forteza*, *Esperanza*, *Temeraria*, *Leyva*, *Serena*, y *Santiago* y se encontraba a las órdenes de don Juan de Portocarrero, teniente de Adelantado y general de las Galeras.

Entre los distintos mandos de las fuerzas defensoras no existía la debida coordinación, pero esta grave falta no impidió que se formara una línea defensiva cortando la canal de entrada, cuya línea se apoyaba por un extremo en el fuerte de San Felipe y por el otro en el bajo del Diamante. Pero al caer la noche y por temor al enemigo, los armadores de los buques de la flota de Indias, con

gran indisciplina, iniciaron una desafortunada maniobra: retirar sus barcos para fondearlos al abrigo de Puntales, en el fondo de la bahía. Esta decisión dio lugar a que se formaran grandes claros en la línea defensiva, que fueron aprovechados por los ingleses para penetrar por los pasos abiertos. El *Warspite*, el *Rainbow*, el *Repulse*, y el *Nonpareil* se precipitaron por estos pasos, impidiendo a los buques defensores recomponer la línea, por lo que los galeones y galeras hubieron de soportar todo el peso del asalto del grueso de la flota anglo-holandesa. El encarnizado combate que siguió duró hasta las cuatro de la tarde, a cuya hora el *San Felipe*, al intentar virar en la canal, embarrancó en el talud de ésta a la altura del Trocadero e igual suerte corrieron otros galeones españoles. El *San Felipe* fue incendiado por su propia dotación para evitar que cayera en manos del adversario y lo mismo el *Santo Tomás*, pero el *San Andrés* y el *San Mateo*, que no fueron pasto de las llamas, lo fueron de los ingleses quienes los apresaron rápidamente. Las restantes naves españolas, particularmente las de la flota de Indias, fueron también incendiadas antes de que el enemigo se hiciera cargo de ellas y las galeras, no pudiendo sostener por sí solas el empuje de la flota anglo-holandesa, hubieron de ganar a fuerza de remos las aguas del mar abierto a través del caño de Sancti Petri y refugiarse después en Rota y en Sanlúcar.

No habiendo ya fuerzas navales que se les opusieran, los asaltantes desembarcaron rápidamente cerca del fuerte del Puntal y mientras una columna de unos 2.000 hombres se dirigía hacia el puente de Suazo para cortar cualquier posible auxilio a los defensores de Cádiz, el conde de Essex con un millar de hombres de su regimiento y otras fuerzas de apoyo se encaminó hacia la ciudad. A medio camino tropezó con las fuerzas españolas llegadas de Jerez (500 infantes y 300 jinetes) y, tras un breve combate, alcanzaron la puerta del Muro, situada donde la actual puerta de Tierra. Las tropas jerezanas se encontraron cerrada la puerta y los gaditanos se negaron a abrirla ante la proximidad del enemigo, aumentando así la confusión y el desorden ante un adversario que avanzaba decidido; entonces, ellos escalaron el muro. Esto y el hecho de que la plaza tuviera hasta los montajes de la artillería inservibles, por lo que apenas pudieron hacer fuego, explica la débil resistencia presentada. Los ingleses, imitando a las fuerzas que les hacían frente treparon también por la muralla por la parte de San Roque, favorecidos por la arena acumulada por el viento y por los escombros allí vertidos y tras una corta escaramuza quedaron dueños de la situación abriendo la puerta del Muro al grueso del ejército invasor. Entretanto, la mayoría de los habitantes de la ciudad habían buscado refugio en el castillo de la Villa, capitaneados por el apocado corregidor y gobernador de la plaza, don Antonio Girón, quien, en decir de sus contemporáneos, «era más a propósito para manejar la rueda que la espada»; pero, careciendo de provisiones a causa de su imprevisión y acaso desconociendo la existencia de la red de galerías antiguas que les hubiera facilitado la comunicación con el campo exterior y con el mar cerca de la caletilla

de Rota, tuvieron que rendirse al día siguiente, concertando un rescate de 120.000 ducados por su libertad. Después, dueños de la población, los ingleses cometieron numerosos excesos.

La columna dirigida a la Isla de León, mandada por sir Christopher Blount —padrastro del conde de Essex—, maniobró para apoderarse del castillo de León o de San Romualdo, denodadamente defendido por el capitán Martín de Chayde, quien, tras durísima resistencia, hubo de capitular ante la falta de auxilio exterior. Con ello, los atacantes pudieron cortar el puente de Suazo e impedir la llegada de fuerzas de socorro. El duque de Medina Sidonia, capitán general de la costa del Mar Océano y, por ello, jefe supremo de la defensa, confirmó la incapacidad para el mando de que ya diera muestras años antes, en el desastre de la Armada. Faltóle decisión y fue incapaz de arbitrar medios para recuperar la plaza o para incendiar las naves enemigas surtas en bahía.

Los anglo-holandeses llevaron a cabo un saqueo sistemático de la población, apoderándose de las mercancías almacenadas en la ciudad y de las preparadas para su embarque a Indias, así como de los géneros y efectos conservados en la Aduana (valorados en unos 800.00 ducados); se hicieron dueños de cuantos objetos de valor hallaron, y requisaron todos los metales a su alcance: armas, piezas de artillería, campanas, rejas y otros muchos artículos. Igualmente, profanaron con saña numerosas imágenes. Tras 15 días de permanencia en Cádiz y de discutir en consejo sobre la conveniencia de atacar las poblaciones cercanas, prevaleció el criterio de dar por finalizada la incursión y no comprometer el éxito alcanzado. También se pensó en retener la ciudad en sus manos, pero las desavenencias surgidas entre los mandos ante el deseo del conde de Essex de quedar como gobernador de la plaza hicieron fracasar el proyecto y se decidió el abandono de ésta. De acuerdo con esta última decisión y tras reembarcar ordenadamente las tropas, se dieron a la vela al amanecer del 16 de julio, después de incendiar la ciudad.

El botín capturado se aforó por los contemporáneos en 22.000.000 de ducados, cifra enorme para la época —y para nuestros días, ya que su equivalencia podría fijarse en unos 100.000 millones de pesetas, aproximadamente—, y completaron el despojo con el apresamiento de los dos magníficos galeones antes citados, con 100 piezas de artillería, y con más de 60 rehenes que se llevaron consigo para asegurar el pago del rescate.

Desde nuestras aguas, los anglo-holandeses marcharían a Faro, en el Algarve —no se olvide que entonces Portugal se hallaba unido a la Corona española—, ciudad donde cometieron análogas tropelías a las realizadas en Cádiz, saqueando e incendiando la población y llevando a cabo otros desafueros.

Como antes se ha dicho, el efecto moral del ataque a Cádiz fue demoledor y ello explica las amargas palabras de escritores de aquellos tiempos y la impresión que el hecho causó en las altas esferas de la nación. Don Luis de Góngora compuso unas intencionadas estrofas alusivas al duque de Medina Sidonia, motejándolo de «Rey de los atunes», refiriéndose a la doble condición

de estos peces: grandes y cobardes. Otros autores le hicieron también objeto de comentarios irónicos. Ya vimos el mordaz soneto de Cervantes.

Como resultado del desastre, hasta se llegó a pensar seriamente en la conveniencia de trasladar el vecindario de la ciudad al cercano Puerto de Santa María y dejar convertido el lugar sólo en un presidio militar. Menos mal que tan peregrina idea no prosperó.

A despecho de lo que al principio se afirmó sobre la imprevisión de los defensores y en descargo de ello, no debe ignorarse que a finales del siglo xvi los dominios del rey de España eran tan extensos que resultaba materialmente imposible ser igual de fuerte y poderoso en todos sus puntos. Además, los medios económicos de la Hacienda Real distaban mucho de ser abundantes y, la sangrienta guerra de Flandes, acaparaba todos los recursos de la Corona. El conocido aforismo «América mi natura, Sevilla mi ventura y Flandes mi sepultura», aplicado al oro de las Indias, hacía evidente que muchas necesidades de la Monarquía quedarán insuficientemente atendidas y, por más que estas necesidades fueran apremiantes y perentorias, no era posible acudir a ellas con la presteza que los requerimientos militares exigían. El lema citado al principio: *Ad utrumque paratus*, aunque imperioso y conminatorio, no podía ser atendido en debida forma. Muchas plazas importantes —Cádiz, entre ellas— se hallaban mal defendidas por falta de medios y, por ello, al alcance de cualquier asaltante desaprensivo y audaz. Para el ataque a nuestra ciudad, además, los ingleses se vieron animados y estimulados por los alentadores informes que el más grande traidor de la Historia de España, Antonio Pérez, les había facilitado sobre el precario estado de las defensas de la plaza.

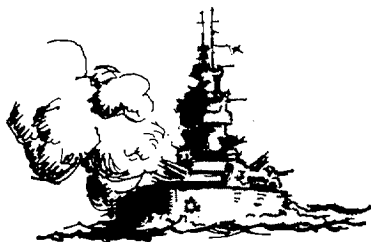
Por otra parte, aunque España se hallaba en el cenit de su grandeza, cualquier fracaso ante un enemigo diestro y osado era como un aldabonazo anunciador del fin de aquel período de esplendor. El ataque de Drake a Cádiz en 1587 y los sufridos por La Coruña, Vigo y Lisboa en 1589 eran sólo preludeo del asalto y saqueo de Cádiz en 1596. Nuestros antepasados, además, no se hallaban habituados a la derrota y estos descalabros resultaban doblemente dolorosos y amargos.

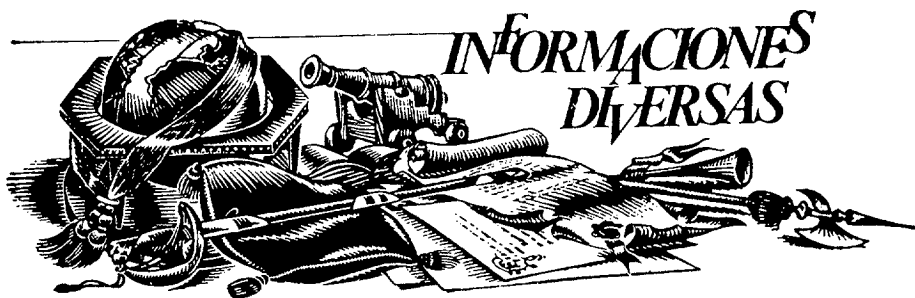
A raíz del ataque de Drake (1587), el cardenal Zapata —entonces obispo— había iniciado la construcción de la muralla real en el llamado frente Norte de la bahía, entre el baluarte de los Negros y el de San Felipe, pero el resto de las obras de fortificación brillaban por su ausencia. Hasta 1598, en efecto —es decir, hasta después del saqueo—, no se inició la construcción del castillo de Santa Catalina, para prevenir los ataques por La Caleta; pocos años más tarde se comenzarían las obras del castillo de San Sebastián; al mismo tiempo se emprendería la reconstrucción del fuerte del Puntal y se ampliaría el de Matagorda, con objeto de cerrar con seguridad el paso de Puntales. Estos trabajos harían que cuando 30 años después del saqueo (1625) el vizconde de Wimbledon intentó repetir la suerte de Essex en idéntico lugar, el resultado fuera ya favorable a las armas españolas. Los gaditanos, a las órdenes

de don Fernando Girón y Ponce de León, supieron batirse valientemente, las nuevas fortificaciones cumplieron holgadamente su cometido y el vino de las bodegas de Extramuros, relajando la disciplina de los atacantes, hizo lo demás.

Siglo y cuarto más tarde (1755), el frente abaluartado de la Puerta de Tierra, con su serie de cortinas, fosos, escarpas, caminos cubiertos, glacis y contraminas, completaría el sistema defensivo y convertiría en inexpugnable la ciudad que ya entonces era llamada «Emporio del Orbe», «Puerto y puerta de las Indias» y primera plaza mercantil de Europa. Era el siglo de oro de la prosperidad gaditana... y el recuerdo del saqueo quedaba bastante lejano.

Francisco PONCE CORDONES





CINCUENTENARIO DEL CUARTEL DE INSTRUCCIÓN DE MARINERÍA DE CARTAGENA



L edificio del Cuartel de Instrucción de Marinería fue levantado para presidio durante el reinado del rey Carlos III de Borbón, época en la que comenzaron las obras de fortificación de la ciudad de Cartagena con la construcción de sus murallas, castillos y otras muchas edificaciones militares.

La necesidad de su construcción se fundamentaba en la escasez de espacio físico dentro del arsenal militar, y en la falta de seguridad para mantener y custodiar a los condenados a trabajos forzados en galeras y a las tripulaciones de leva. Se pretendía, de esta forma, edificar un recinto con garantías de seguridad, que dependiera del arsenal sin estar dentro de él, y que sirviera para custodiar a los penados en períodos de inactividad de los bajeles.

En el año 1782 se terminaron las obras de construcción del astillero y empezó a funcionar el Arsenal de Cartagena, dando trabajo a gran cantidad de obreros de diferentes oficios, a los que había que añadir los esclavos moros que, en número de más de dos mil, permanecían en Cartagena, así como cantidad de gentes de diversas procedencias, entre los que se mezclaban los habituales vagos y maleantes, siempre dispuestos a la pendencia. Por todo ello se hizo necesario construir una prisión para que pudieran ser confinados los criminales más peligrosos, junto con los forzados.

Éste fue el origen del tristemente célebre Penal de Cartagena, inaugurado en el año 1785, y cuya terrible fama se extendió por todo el Mediterráneo, contándose espeluznantes historias de crímenes y los severos castigos que se aplicaban en él.

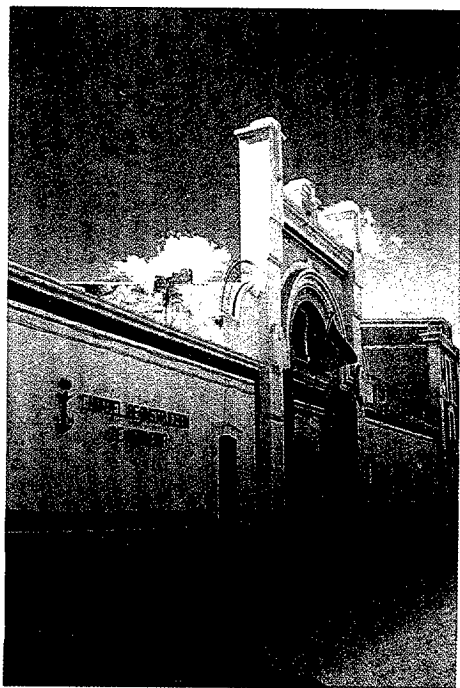
Para la construcción de dicho penal se presentaron dos proyectos, por el comandante general del arsenal don Carlos Regio, y por el ingeniero don Mateo Vodopich, respectivamente. La elección recayó en el primero de ellos y las obras se iniciaron en el año 1776, terminándose el penal en 1785.

En la construcción de este edificio se utilizó una piedra extraída de los tajos de la pedanía cartagenera de Canteras, conocida en la comarca con el nombre de «tabaire». Es una piedra de composición caliza y muy porosa que absorbe la humedad, por lo que es muy resistente para cimientos, ya que en Cartagena cuando se socava unos metros aparece siempre agua salada. La profundidad de los cimientos está comprendida entre los cinco y los seis metros, lo que hacía difícil la excavación de galerías para posibles fugas.

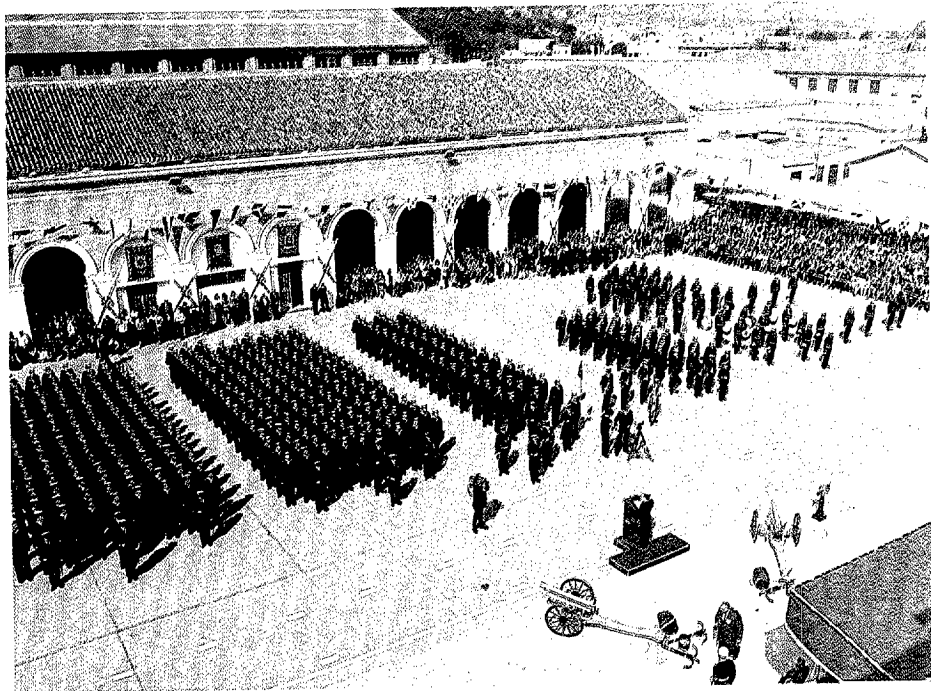
Pasada la época de galeras, el edificio quedó convertido en una prisión de penas aflictivas, para cumplimiento de penas de reclusión graves, y en esta situación continuó sin grandes cambios ni novedades, salvo a finales del siglo pasado, en que se registraron graves desórdenes en el penal a consecuencia del ingreso de los reclusos procedentes del penal de El Hacho de Ceuta, que había quedado para prisión militar. La causa de los citados desórdenes era la diferencia tan radical que encontraron los trasladados, ya que en Ceuta contaban con una libertad casi completa, y aquí, en cambio, se vieron aprisionados entre rejas y centinelas. La situación se resolvió a base de celdas de castigo y el traslado a otros penales de los más destacados alborotadores.

A partir del año 1908 se operaron grandes cambios en el régimen de los presos y en la estructura del edificio. En este mismo año se llevó a cabo una gran reorganización penal y fue creada la Escuela de Criminología, hecho que hizo posible la formación del personal que iba a aplicar la nueva organización penitenciaria. En dicha organización se destinaba el Penal de Cartagena para delitos contra la seguridad del Estado, contrabando, fraude y falsificación, principalmente.

Durante la guerra civil, este edificio siguió como penal de penas aflictivas, pero al terminar ésta se constituyó en Prisión Militar de Marina. Los



Cuartel de Instrucción de Marinería de Cartagena.



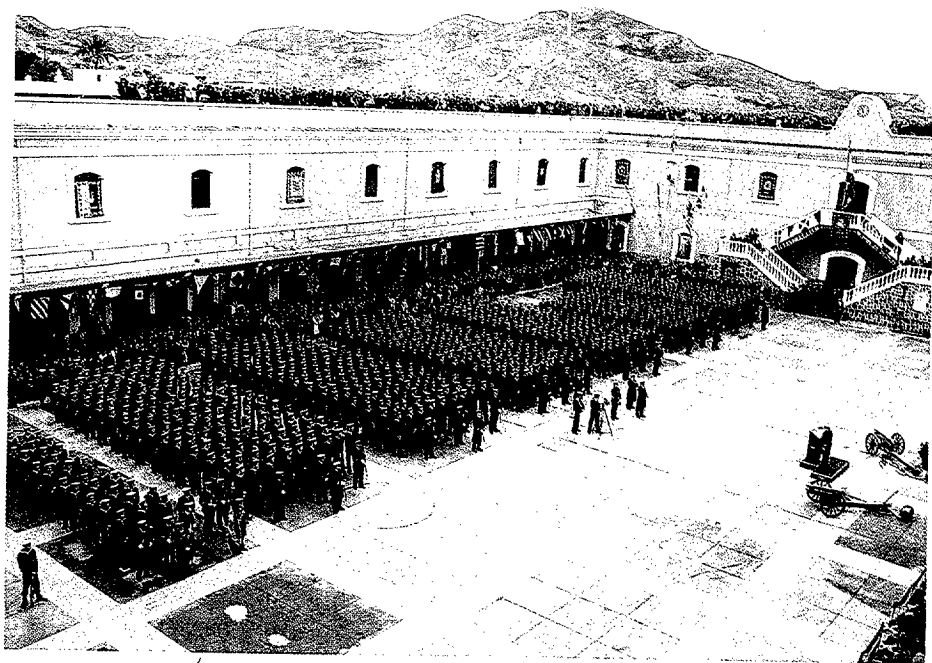
Jura de Bandera en el patio de deportes.

primeros internos fueron militares acusados de los delitos derivados de la guerra y pertenecientes a la Marina. Posteriormente ingresó personal civil, por hechos relacionados con la Marina, por razón del delito, el lugar o la persona. Finalizando la segunda guerra mundial ingresaron combatientes de distintas nacionalidades, en calidad de internados.

En el año 1944 un incendio destruyó parte del edificio del penal, por lo que se trasladaron los reclusos a la nueva Prisión Militar de Marina, situada a las afueras de Cartagena, en la barriada de San Isidoro de Lo Campano, y que había empezado a construirse el año anterior.

El viejo penal, ya abandonado por los reclusos, sufrió una gran transformación en sus estructuras y, una vez restaurado y modernizado, pasó a ser el Cuartel de Instrucción de Marinería de Cartagena, dejando atrás la dilatada historia de horrores que se desarrolló en el interior de sus altas tapias.

El día 26 de agosto de 1946, tomó posesión del mando del cuartel su primer comandante-jefe, el capitán de fragata don José Ramírez Martínez, y el día primero de octubre se inauguró como Cuartel de Instrucción de Marinería, con la incorporación del cuarto llamamiento, cuyos reclutas pasaron por la puerta del cuartel el día 2 de dicho mes de octubre para realizar el período de instrucción.



Jura de Bandera en el patio de armas.

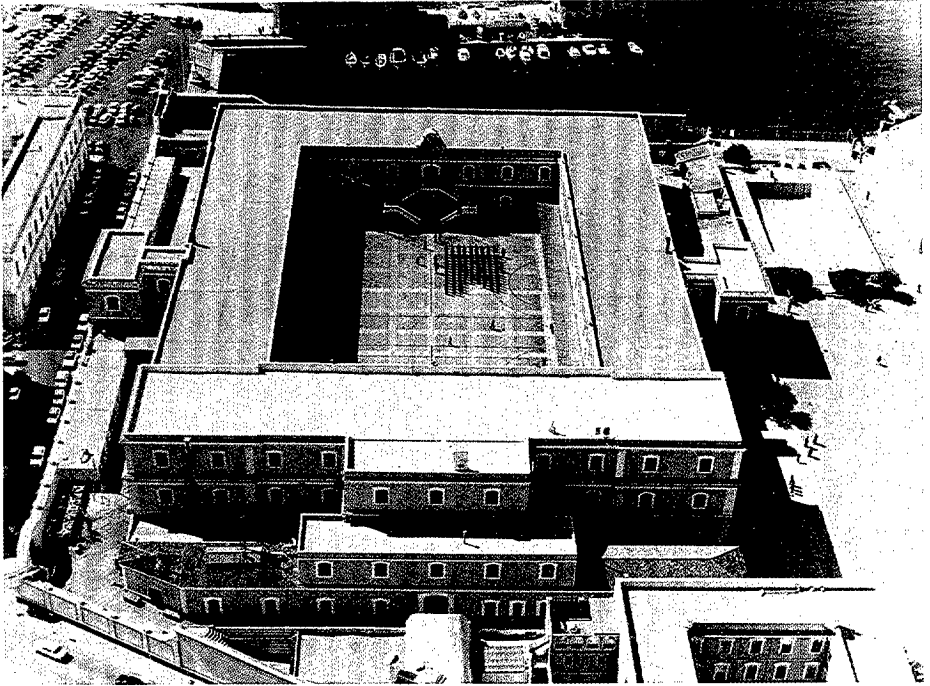
Durante estos primeros años los marineros no juraban bandera, hasta que en el año 1953, con el segundo llamamiento, se celebró la primera ceremonia de Jura de Bandera.

En estos últimos cincuenta años fueron más de doscientos mil los reclutas que recibieron instrucción en el cuartel, pertenecientes a los reemplazos asignados a la Zona Marítima del Mediterráneo, Cruz Roja del Mar y a la Jurisdicción Central de Marina, durante algunos años.

Además, en este centro, se realizaban diferentes cursos de aptitud para cabos de marinería, monitores de instrucción, cocineros, peluqueros y también estuvo dentro de su recinto la Escuela de Timoneles-Señaleros, Especialistas de la Armada y una escuela de Promoción Cultural, donde se impartía la enseñanza para la obtención del título de Graduado Escolar.

En muchas ocasiones la dotación y reclutas del cuartel han colaborado con la ciudad de Cartagena participando en actos militares, sociales y religiosos, así como prestando ayuda en los desastres naturales, tales como inundaciones o incendios forestales.

Dentro del capítulo de colaboraciones, destaca la actuación de la Banda de Música de Marinería del cuartel, ofreciendo conciertos y formando parte de las procesiones de Semana Santa, junto con las secciones de marinería en piquetes y escuadras de gastadores.



Vista aérea del Cuartel de Instrucción de Marinería de Cartagena.

En la actualidad, el atractivo y marinero entorno del Cuartel de Instrucción de Marinería permite que la carga histórica del antiguo Penal de Cartagena duerma su sueño de siglos en este rincón cartagenero.

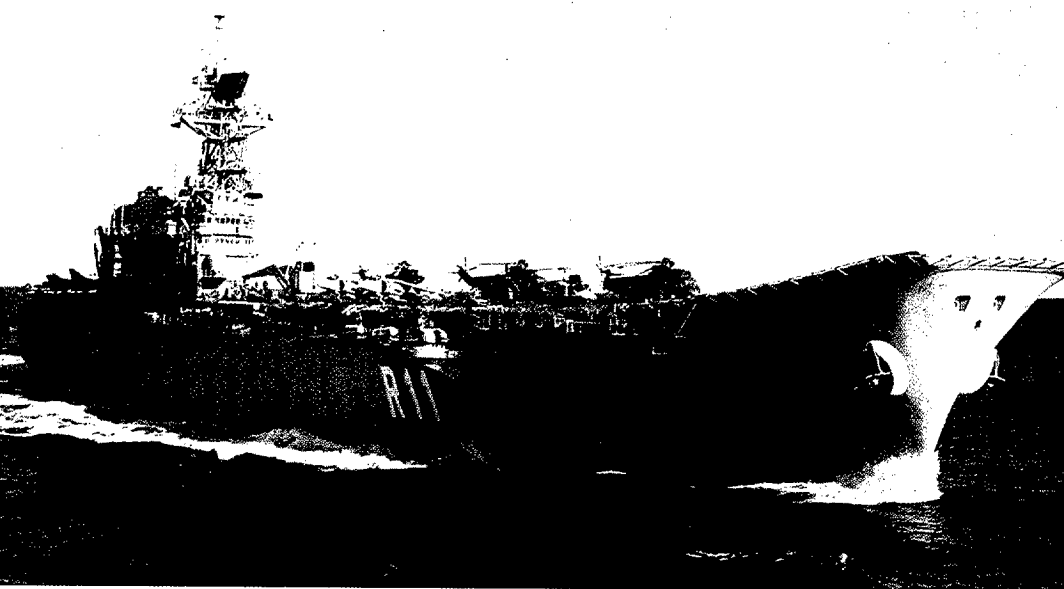
Desde hace cincuenta años, en el patio de armas de este Cuartel de Instrucción de Marinería muchos miles de nuestros mejores jóvenes han jurado fidelidad a nuestra Patria y han besado fervorosamente la bandera de España.

Hoy, muchos de aquellos reclutas rememoran con emoción sus años juveniles y los días en que tuvieron el alto honor de vestir el uniforme de marineros de la Armada española.

Juan DÍAZ AGÜERA



(Fotos: Burgos).



ALBERGUEX. Autor: Emilio García Tena.



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.

24.446.—Hace cien años

Inicia este cuaderno de agosto de 1896 un artículo titulado *Noticias que pueden ser de interés para el navegante*; son los que lo transcriben don Ramón Estrada y don José Navarro y Fernández; se refiere a la isla de Cuaçao, islotes de la Salud e isla de Aves, dando noticias varias sobre su situación y otros datos interesantes de ellas. Sigue *Calderas Lagrafel D'Allest*, por don Joaquín Ortiz de la Torre, alférez de navío e ingeniero; las describe y explica su funcionamiento. Se continúa con *El empleo del petróleo*, tomado de «Le Yacht»; es su autor Edmond Desbarres, y dice que: «desde los ensayos emprendidos en 1868 en el *Puebla* pequeño yacht... para introducir la calefacción con el com-

bustible líquido a bordo de los buques, numerosas experiencias han seguido, teniendo por objeto resolver esta cuestión...». *El puerto militar Alejandro III*, tomado de la «Revue Maritime», se refiere a la creación de un «puerto de guerra en el Báltico a más de Cronstadt...». *La beligerancia relacionada con la guerra marítima*, tomado de «United Service Gazette», es una conferencia dada por el «Rev. T. J. Laurence... del Real Colegio Naval de Greenwich», sobre dicho tema. Sigue *Ley de cuadros o de la plantilla del personal de la Marina francesa*, tomado de «Le Yacht»; es su autor Edmond Desbarres; adoptada ésta por la Cámara de Diputados «tal como fue enmendada por el Senado...». *Caldera «Niclausse»*, traducido de la «Rivista Marittima», por don José M.^a Gómez; es un estudio detallado de la misma y su empleo. *Importancia de los torpederos*, tomado de «United Service Gazette», lo que opina de éstos el capitán de fragata de la Marina inglesa R. H. Bacon; según él, resulta «que los torpederos son un factor mucho más importante que como pueden ser considerados en tiempo de paz», se refiere a su empleo en tiempo de guerra. *Bloqueos*, por don Manuel Montero y Rapallo. *Efemérides de Marina*, correspondientes al mes de agosto. *Necrología*, da cuenta del fallecimiento del «Excmo. Sr. D. Adolfo Colombo y Viale, brigadier de Infantería de Marina».

En *Noticias Varias*, da, entre otras: *Buques anfibios*, tomada del «Diario de Cádiz»: «Los periódicos de Dinamarca describen detalladamente buques especiales denominados anfibios...». *Torpedos luminosos*, tomada de «Cosmos Marine», «En la Marina americana se ha tenido la ingeniosa idea de utilizar el fosforo de calcio para seguir la marcha de un torpedo...». *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 julio de 1896. Varios cuadros acompañan al cuaderno.

El cuaderno del mes de septiembre, comienza con un artículo titulado *Importancia del estudio de la Historia marítima*, traducido de la «Revue Maritime et Coloniale» por P. S.; es un comentario de la obra *Los acorazados en combate*, de M. Wilson, que hace un «estudio sobre la guerra marítima durante estos últimos cuarenta años...». *La defensa de las costas* es «un interesante artículo, escrito por Emile Duboc, que publica “Le Yacht” del cual toma varios párrafos», referentes a dicha defensa. Sigue *La sección celular de los buques de combate*, tomado de «Cosmos», por Ch. Labrousse: «Los buques con sección celular hicieron su aparición en la flota francesa con el crucero de tercera clase *Descartes*...». *El empleo del petróleo*, tomado de «Le Yacht» es su autor Edmond Desbarres. *Meteorología. Un factor en la guerra marítima*, se trata de una conferencia dada en el «Royal United Service Institution» de Londres, por el teniente de navío de la reserva M. W. Campbell Hepwerth sobre este interesante tema. *Eficacia de la artillería en los combates navales*, por Giovanni Sechi, teniente de navío de la Real Armada italiana, hace un detallado estudio de «El empleo de la artillería en una acción naval». *Las sirenas en los faros*, tomado de «La Naturaleza»: «Los faros elevados a orillas del mar

o sobre peligrosos escollos se complementan en la actualidad instalando en ellos señales sonoras, que puede ser sirenas o silbatos... ». *El color del agua de los lagos y de los mares*, tomado de «Ciel et Terre»; es su autor W. Spring, profesor de la Universidad de Lieja, miembro de la Academia. *Últimos progresos de la artillería y de los blindajes en la Marina*, tomado de «Le Yacht», se refiere a: «Las experiencias de tiro que acaban de tener lugar en Cherbourg sobre el casco del antiguo acorazado de estación *La Galissonnière*... han llamado de nuevo la atención sobre nuestra artillería de Marina y sobre las corazas de nuestros buques de combate». *De la estabilidad de los buques de poco porte en mares gruesas*, tomado de la «Revue Maritime et Coloniale» es su autor Henry Barrier, teniente de navío: «La atención de la Marina se ha fijado dolorosamente en estos últimos años sobre algunos accidentes de mar concernientes a torpederos...». *Ministerio de Marina*. Real Orden, de fecha 21 de agosto, referentes a las obras que se están ejecutando en el crucero protegido *Lepanto*. *Efemérides de Marina*, correspondientes al mes de septiembre; es su autor N. Fernández Cuesta. *Necrología* da noticia del fallecimiento de «El Excmo. Sr. D. Claudio Alvargonzález y Sánchez, brigadier de la Armada».

En *Noticias Varias* da, entre otras: *Numerales*, disponiéndose por varias reales órdenes se asignen a varios barcos las que cita. *Fuego de San Telmo*, conferencia dada por H. Haltermann «sobre los casos habidos de fuego de San Telmo en la mar». *Visibilidad de las luces en la mar*, tomada de «The Engineer»: «Por disposición del Gobierno alemán se han practicado numerosos experimentos con objeto de averiguar la visibilidad de las luces en la mar...». *La gran marea del 15 de junio en el Japón*, tomada de «Cosmos», da noticia del «terrible suceso que ha asolado una parte de la costa oriental del Japón...». *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.

J. F. G.

24.447.—Centenario de la guerra de Cuba



La primera real orden sobre la campaña en estos meses lleva fecha del día 11 de agosto y dispone que las numerales de los trasatlánticos armados en guerra *Alfonso XIII* y *Reina María Cristina* sean el 65 y 66, corrigiendo así la real orden del día 24 de junio próximo precedente.

Otra real orden del 18 de agosto resuelve que, mientras dure la campaña de Cuba, se disponga de los comandantes de Infantería de Marina que se encuentren desempeñando el cometido de ayudantes personales, para cubrir

los destinos que de dicha clase existen vacantes en el referido Cuerpo.

El día 24 del mismo mes, se hace extensivo por ley, «a los Jefes, Oficiales, clases e individuos de tropa de los batallones del Cuerpo de Infantería de Marina que operan en la actual campaña de Cuba, el vigente Reglamento de recompensas de guerra en la forma que expresa, y quedando en todo su vigor el referente al ascenso de los sargentos».

El día 26, de real orden, se dispone que figure en las listas de los buques de la Armada el acorazado que construye la casa Gio Ansaldo y Cia., de Génova, con el nombre de *Cristóbal Colón*, en memoria del insigne almi-

rante que descubrió el Nuevo Mundo. A este buque se le asigna la numeral 13 y la señal distintiva GQWS en otra real orden de 2 de septiembre.

En 28 del mismo mes de septiembre se dispone de real orden que los nuevos cañones de la casa Maxim Nordenfelt de 75 mm que se construyan en adelante tengan el nuevo cierre de tornillo del modelo remitido por dicha casa.

J. B. N.

24.448.—Biografía breve



En ésta la de don Leandro Saralegui y Medina, intendente general de la Armada y buen escritor, nacido en Tuy (Pontevedra) el 30 de junio de 1839.

Ingresó en el Cuerpo Administrativo de la Armada en 10 de febrero de 1854; acabados los estudios propios de su carrera, ascendió a oficial el 3 de diciembre del siguiente año, fue su primer destino embarcado (6-7-1858), navegando por los mares de la Península, Francia, Italia y costa septentrional de África; desembarcó en 1 de junio de 1861, por haber sido nombrado para organizar la Academia de Administración de Marina en Ferrol, con el grado de oficial segundo.

Más tarde fue sucesivamente ascendiendo a los empleos superiores, hasta llegar a intendente de Marina (R. D. 9-11-1892); a petición propia, por hallarse próximo a la edad reglamentaria para el retiro, cesó, pasando a la situación de reserva del Estado Mayor General de la Armada (R. D. 23-7-1907), desempeñando varios destinos, «en circunstancias difíciles y azarosas», debido a los desórdenes sucedidos en Ferrol, así como por los terremotos de Manila (año 1880).

Entre los cargos que ostentó «de importancia y responsabilidad», fueron el de ordenador del Arsenal de Ferrol, director de la Escuela de Administración Naval, en la que se fundieron, a propuesta suya, las primeras academias departamentales; fue también interventor del departamento de Cádiz y del apostadero de Filipinas, intendente en el de Ferrol, e intendente general de Marina, desde el 7 de enero de 1903 hasta el 21 de junio de 1905, en que solicitó y obtuvo su relevo por enfermedad.

Autor prolífico, entre sus obras están: «Ordenanza para el régimen militar, facultativo y económico de los Arsenales»; Reglamento de la Escuela de Administración Naval; Bases para la contratación de los distintos suministros con aplicación a las necesidades de la Marina; Instrucciones para el régimen de la contabilidad, obras y talleres de los Arsenales. Tratado de contabilidad de Hacienda pública en España y su aplicación a la Marina, y tantas obras más, imposibles de citar aquí, siendo también asiduo colaborador en revistas y periódicos. De su importante labor, y por sus méritos, digamos que perteneció a la Real Academia de la Historia, como miembro correspondiente; a la Sociedad Económica de Amigos del País de Cartagena; de la Económica Matritense; de la de Amigos del País de Filipinas; de la Sociedad Arqueológica de Pontevedra, y de la Real Academia Gallega, «figurando su retrato en el Salón de Actos de la ordenación del apostadero del Ferrol».

Falleció en Ferrol el día 6 de octubre de 1910; nuestra REVISTA, en la sección de *Necrología* del número de octubre de 1910, le dedicó una muy sentida *Nota*, recordando sus virtudes, talento y hombría de bien; decía ésta que: «A consecuencia de larga enfermedad, soportada con la estoica entereza de las almas varoniles que, habiendo realizado por completo su misión en el mundo, ven acercarse sin temor la muerte, convencidos de que es el término natural impuesto por Dios a los seres que reciben de Él un misterioso soplo de vida». De su amor al Cuerpo, en el que sirvió tantos años, comenta ésta, que fue: «Un carácter enérgico, firme y resuelto durante cincuenta años, y fue siempre uno de los más celosos mantenedores de su prestigio, pero al mismo tiempo amaba entrañablemente a la Marina, en la que prestó a la Patria grandes y señalados servicios. Su muerte constituye una sensible pérdida para la gran familia naval».

J. F. G.

24.449.—Veedor



Rodrigo Sánchez de Segovia, con el cargo de veedor general de la Armada, acompañó a Cristóbal Colón en su primer viaje en 1492 y, en unión del almirante y

de los capitanes de las naos, tomó posesión de las primeras tierras descubiertas, cuya acta extendió el escribano Rodrigo de Escobedo.

A. R. D.

24.450.—Centenario



El 21 de agosto de 1996 se cumple el del fallecimiento del brigadier de la Armada don Claudio Alvargonzález y Sánchez.

Gijónés, nacido el 9 de agosto de 1816 del matrimonio formado por don Mateo Alvargonzález y Pérez de la Sala (piloto y propietario conservero) y doña Josefa Sánchez García Jove. Se formó en el instituto Jovellanos, donde también lo hizo su primo hermano, don Victoriano Sánchez Barcáiztegui, futuro comandante de la fragata de hélice *Almansa* (escuadra del Pacífico, comandante general brigadier don Casto Secundino María Méndez Núñez). Accedió al Real Instituto Asturiano a los trece años de edad, cursando en sus tres primeras anualidades la asignatura de Matemáticas y en el cuarto las de Cosmografía y Náutica; a los diecisiete años obtuvo el título de pilotín, realizando diversas travesías de cabotaje peninsular a bordo del bergantín paterno *Joven Calisto*. Tras diversas e infructuosas gestiones para que sus progenitores le faciliten un buque que pueda él capitanear y siéndole denegada esta posibilidad, se traslada a Santiago de Cuba, donde le requiere un tío suyo para dedicarse al comercio, mas no soportando esta actividad, sin manifestárselo a su pariente, sienta plaza de piloto en un buque con destino a los Estados Unidos y que en su tornaviaje recalará en la isla de Cuba. Una vez de regreso a la Gran Antilla, enferma de vómito negro, pretendiendo su tío que retorne a su lucrativa profesión sin conseguirlo, pues, vuelve a embarcar en calidad de piloto en un buque catalán que regresa a Barcelona, localidad en la cual queda en tierra privado de todo recurso. Enterados sus padres le ruegan se desplace a Gijón, donde obstinadamente insiste en su exigencia de entrar en la Real Armada, a lo que accede por fin don Mateo, encontrándose con la, en principio, invencible imposibilidad que marcaban las vigentes Ordenanzas para

FRAGATA
VILLA DE MADRID.



El brigadier Alvargonzález, comandante de la fragata *Villa de Madrid*.

solicitar plaza de pretendiente aprobado en el Colegio Naval Militar, cual era la de «Tener más de 8 años sin esceder de 14» y, en ese momento, Claudio Román tenía ya diecisiete, además de otros requisitos de menor cuantía para su familia, como los de poder certificar la *limpieza de sangre* (las probanzas) de sus progenitores y antepasados y los de poder éstos hacerse cargo de su sostenimiento, además de evidenciar un óptimo estado físico. Este escollo queda solventado mediante instancia de fecha 23 de mayo de 1834 dirigida a S. M. C. la Reina Gobernadora, quien concede la esperada dispensa, subsanándose los demás trámites merced a los expedientes ya aportados por sus tíos José María del Carmen (oficial de la Armada) y José María Marcos (oficial del Ejército). En los preceptivos exámenes celebrados en Ferrol, Claudio Román alcanza la nota de sobresaliente y con ella el ambicionado título de Guardia Marina, que obtiene en Cádiz el 2 de julio de 1835. Cinco días después queda adscrito a la división naval del Cantábrico, donde permanece hasta el 17 de septiembre de 1839, desempeñando desde este momento muy diversos destinos, casi siempre embarcado, poco antes de 1860 a la Capitanía del Puerto de Santander, y asciende en 1861 a capitán de navío; pocos meses después, toma el mando de uno de los más depurados bajeles de la Real Armada, la fragata de hélice *Villa de*

Madrid, comandancia ésta que obtiene aún cuando este buque se halla en astillero. Dos años más tarde, el 28 de junio de 1863, mientras se continúa la habilitación de la fragata (grada número 2 del arsenal de La Carraca, botada el 7 de octubre de 1862), don Claudio se casa con doña Manuela Chávarri Zunzuegui, de cuya unión no tuvo descendencia.

Año 1864: el contencioso diplomático que el Reino de España mantiene con la república del Perú se torna preocupante al haber sido capturadas las islas de Chincha por la denominada escuadra del Pacífico, fuerza naval que manda el general don Luis Hernández Pinzón y Álvarez (fragatas y goleta de hélice *Resolución*, *Nuestra Señora del Triunfo* y *Virgen de Covadonga*). El gobierno de S. M. C. se determina a reforzar esta flotilla y la *Villa de Madrid* es uno de los buques que, con las fragatas de hélice *Blanca* y *Berenguela* y corbeta, asimismo de hélice, *Vencedora*, deberán de acudir a la Mar del Sur a sustentar el honor de la nación y a vigorizar esta escuadra, tanto más precisada de aumento cuanto que la fragata *Nuestra Señora del Triunfo* se había perdido en un fatal incendio acaecido ante el puerto peruano de Pisco. Nuevos buques y nuevos mandos, siendo reemplazado Pinzón por el general don José Manuel Pareja y Rodríguez Septién, anterior ministro de Marina. Mediando un ultimátum de 48 horas, se firma la paz (tratado Vivanco-Pareja) y, casi de inmediato, Perú y Chile —y más tarde Bolivia y Ecuador— declaran la guerra a España. Bloqueos portuarios, constantes cruceros marítimos, una situación internacional compleja, una campaña larga y agotadora, una gran flota de guerra a miles de millas de la Península y la mutua intransigencia de las partes precipitan diversos encuentros navales entre la escuadra del Pacífico, que ahora manda el brigadier don Casto Méndez Núñez (por suicidio de su anterior responsable, teniente general don José Manuel Pareja, que puso fin a su vida al ser capturada la goleta *Virgen de Covadonga* por la corbeta chilena *Esmeralda*), y las fuerzas combinadas chileno-peruanas, distinguiéndose en el llamado combate de Abtao (7 de febrero de 1866), el capitán de navío Alvargonzález, como responsable de su división naval que forman su buque y la también fragata de hélice *Blanca* (capitán de navío Topete). Tras Abtao, se produce el castigo contra el principal puerto

chileno de Valparaíso (31 de marzo de 1866), acción represiva que las fuerzas navales de la Gran Bretaña y de los Estados Unidos de América intentaron prohibir al pundonoroso don Casto. Finalmente esta campaña habría de saldarse con el combate de El Callao (2 de mayo de 1866) tomando en él parte don Claudio, formando escuadra con las fragatas *Numancia* (capitán de navío Juan Bautista Antequera y Bobadilla), *Blanca* (capitán de navío Juan Bautista Topete y Carballo), *Resolución* (capitán de navío Carlos Valcárcel y Ussel de Guimbará), *Berenguela* (capitán de navío Manuel de la Pezuela y Lobo) y *Almansa* (capitán de fragata Victoriano Sánchez Barcáiztegui) y goleta *Vencedora* (teniente de navío Francisco Patero y Chacón), desempeñándose como mayor general de la escuadra el capitán de navío don Miguel Lobo y Malagamba.

Claudio Alvargonzález, a su retorno del Pacífico, ya ascendido a brigadier, se establece en Gijón, cesando interinamente en el mando de su buque. El advenimiento de «la Gloriosa» en 1868 y el consiguiente destronamiento de Isabel II, precipitado en lo que a la Armada respecta por su compañero de armas de Abtao y de El Callao, el brigadier Topete, le sorprende en su ciudad natal, negándose a participar y solicitando ser declarado exento de servicio, lo que se le concede por Decreto de 25 de noviembre de 1868, y se le asigna un haber anual de 2.760 escudos. Este respetadísimo marino, que en treinta y tres años de servicio sólo estuvo tres en tierra y del cual decía don Benito Pérez Galdós que era «el primer lobo de mar de España», conocido familiar y afectivamente por sus asturianos convecinos como «El Héroe de Abtao» y «El Mercantón», debido a su tardía vinculación con el mundo comercial a través de su primer vapor mercante, la revivida *Villa de Madrid*, falleció «en Gijón a las siete y tres cuartos de la tarde del día 21 de agosto de 1896», tal y como prueba su esquila, disfrutando de las siguientes y muy honrosas condecoraciones y distinciones: Gran Cruz de San Hermenegildo y de Isabel la Católica, Cruz de San Fernando de Primera Clase, Medallas de El Callao, de Fuenterrabía y de Oro de Honor de Francia y Benemérito de la Patria.

¿Qué consecuencias extraer de esta vida castrense? Primera, el triunfo de un carácter,

de una férrea voluntad en favor de lo que ha de constituir una existencia profesional, salvando todo obstáculo, todo impedimento, sacrificando el cómodo influjo familiar, y segunda, la renuncia a participar en los logros de un proceso revolucionario que no entraremos aquí a enjuiciar, pero que precisaba aunar a cargos de la máxima responsabilidad a marinos prestigiosos, a oficiales de la Armada, ya que éstas eran las prioridades políticas del nuevo régimen y, por ejemplo, ni don Casto (que también falleció un 21 de agosto, pero de 1869) aceptó los honores y ascensos, ni el Ministerio de Marina ni, como sabemos, don Claudio una regalada existencia que podría facilitarle su antiguo compañero y amigo de Abtao, de El Callao y de la escuadra del Pacífico, don Juan Bautista Topete y ahora flamante ministro de Marina. Concluyendo, la tercera y última consecuencia, el valor, aunque accesorio porque a todo militar esta condición se le presupone.

J. R. G. M.

24.451.—Jurisdicción



Ninguna tan amplia como la que tuvo don José Patiño, desde el 1 de marzo de 1717 al 31 de agosto de 1721 con el desempeño de intendente general del ejército de Andalucía, superintendente del reinado de Sevilla y presidente del Tribunal de la Casa de Contratación de las Indias.

A. R. D.

24.452.—Estatura



La real orden de 8 de agosto de 1865 fijó el vestuario de marinería para «reglamentar este asunto de manera que haya la más completa uniformidad en toda la Armada». En su apartado 3.º indica que los vestuarios de marinería se confeccionarán de cuatro tallas, que servirán para los hombres de las siguientes estaturas:

- 1.ª talla. Estatura de 1,509 a 1,556 metros.
- 2.ª talla. Estatura de 1,440 a 1,486 metros.

- 3.ª talla. Estatura de 1,370 a 1,416 metros.
- 4.ª talla. Estatura de 1,300 a 1,347 metros.

Añade también que los vestuarios de los individuos cuyas estaturas sean mayores o menores que las correspondientes a las anteriores tallas se harán siempre a sus medidas.

Más adelante, en su apartado 5.º, explica que las proporciones que hay ordinariamente entre las cuatro tallas, según ha acreditado la experiencia por la medición de cerca de 1.000 hombres de marinería a bordo de los buques escuela, es la que sigue:

- De 1.ª talla: el 5 por 100.
- De 2.ª talla: el 49 por 100.
- De 3.ª talla: el 37 por 100.
- De 4.ª talla: el 9 por 100.

De lo que se deduce que la estatura media de los españoles en los tiempos heroicos de El Callao andaba alrededor de 1,44 metros y que los que formábamos en las últimas filas de la brigada, allá por los principios de los años 60, seríamos, de haber sido coetáneos de don Casto unos «buenos mozos» y podríamos haber desfilado como gastadores.

P. F. S.

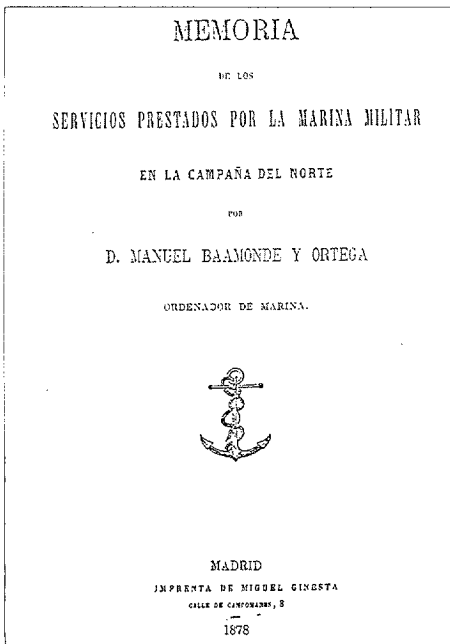
24.453.—Libro curioso



Es éste titulado «Memoria de los servicios prestados por la Marina militar en la campaña del Norte», por don Manuel Baamonde y Ortega, ordenador de Marina, el año 1878.

La razón de haberse escrito esta memoria es que: «Habiendo solicitado del Ministerio de Marina el de la Guerra, en Real Orden de 24 de mayo último, se escribiese una Memoria de los servicios prestados por la Marina militar en la pasada guerra civil, para tenerla presente al redactarse la historia general por el Cuerpo de Estado Mayor del ejército...» fue el autor citado a quien se le «ocurrió la idea de contribuir a este pensamiento, dando a conocer los de la Escuadra que operó en las costas del Norte...», procurando demostrar, y así es, que «La Marina militar cumplió con su deber, como siempre, en esta empeñada y encarnizada lucha...».

Era don Manuel Baamonde Ortega, a la sazón, ordenador («Contador de navío de primera clase, ordenador de segunda sin antigüedad») y formaba parte de la Plana Mayor de las Fuerzas Navales del Norte.



Dedicaba ésta a la memoria «del Sr. D. Victoriano Sánchez y Barcáiztegui, capitán de navío de 1.ª clase... y comandante de las Fuerzas Navales del Norte, muerto gloriosamente sobre el puente del vapor *Colón* el 26 de mayo de 1875...», consta de cuatro partes: *Motivos que produjeron la formación de la Escuadra del Norte; Organización de las Fuerzas Navales del Norte y operaciones que verificaron hasta el día 26 de mayo de 1875, en que una granada disparada desde las baterías de Motrico, puso fin a la vida del ilustre y malogrado jefe que las mandaba; Operaciones que tuvieron lugar desde el 30 de mayo de 1875, que se hizo cargo del mando de la Escuadra del Norte el contraalmirante Excmo. Sr. D. José Polo de Bernabé, hasta el 9 de mayo de 1876 en que fue disuelta ésta a consecuencia de la terminación de la guerra civil, y Consideraciones generales sobre el estado actual de la Marina militar.* Sigue un

Estado demostrativo «de los buques que operaron en la costa de Cantabria durante la última guerra civil»; aquí nos da un minucioso detalle de los nombres de los barcos, comandantes respectivos y oficialidad de los mismos.

La *Memoria*, reviste una gran importancia para el estudio de la actuación de nuestra Marina militar durante los cuatro años que duró esta tercera guerra civil o carlista (1872-1876) y muy útil no sólo para los investigadores, sino también para todos los interesados en este tema tan poco conocido hasta ahora.

J. F. G.

24.454.—Intendentes precursores



Lo fue el comisario ordinario de Muestras de la Armada del Océano, don Martín de Ayzaga, que en las instrucciones dadas a don Juan de Austria, generalísimo del mar, el 15 de enero de 1568, en las que se fijan las atribuciones del personal naval administrativo, se hace referencia a su nombramiento, que en realidad se hizo efectivo por una Real Cédula de 30 de julio de 1597. Felipe II también en otras ordenanzas y cédulas fijó con precisión los deberes y obligaciones del cargo de «veedor» que reunía a las funciones de intendente las de inspector general de la Armada, aunque también había veedores de inferior categoría que el veedor general de la Real Armada de la guarda de la carrera de Indias, que era el oficio más preeminente de la administración marítima, en la flota de Nueva España y de la Armada de Barlovento.

R. E. G.

24.455.—Proveedor



Se designó por primera vez para la flota que debía conquistar Mallorca, y para cuya ocasión se designó a don Ramón de Plegamans, que logró una escuadra de 150 bajeles, que salió del puerto de Salou el 5 de septiembre de 1229.

A. R. D.

24.456.—Reparto de caudales



«El Señor Secretario de Estado del despacho de Marina dio cuenta al

Rey N. S. de que en el departamento del Ferrol falleció por hambre y continuada escasez el teniente de navío D. José Labadores, y también por la misma causa el capitán de fragata D. Pedro Quevedo, y un oficial del Ministerio, hallándose próximos a morir postrados en paja un capitán de navío, dos de fragata, un comisario, y otros muchos de las demás clases; con cuyo motivo manifestó a S. M. que el origen de la desgraciada situación de los beneméritos, leales y dignísimos individuos de Marina era la desigualdad con que se reparten entre todos los servidores del Rey los pocos o muchos caudales que tiene el Real Erario por los distribuidores de los fondos del Estado, y habiéndose conmovido hasta el más alto grado el ánimo de S. M. por la relación y reflexiones de dicho Señor Secretario, se ha servido resolver que se observen rigurosamente sus reales órdenes relativas a la igualdad de pagos de los individuos de Marina, con todos los demás empleados del Estado, de tal modo de que si a esta benemérita clase no se puede dar mensualmente sino una mitad, un tercio, o un cuarto de paga, no perciba más absolutamente ningún otro empleado que cobre sueldo, sea de Real Hacienda, Militar, Civil o Eclesiástico. Lo comunico a V. S. de Real Orden para su

noticia y puntualísimo cumplimiento de ese tribunal en la parte que le toca bajo su responsabilidad.»

«Publicada en el Tribunal de Cruzada y Gracias Subsidiarias ha acordado su cumplimiento, y que al efecto lo traslada a Vd. como lo ejecuto.

Dios guarde Vd. muchos años. Madrid 4 de mayo de 1816.

Fdo. José Andriani.»

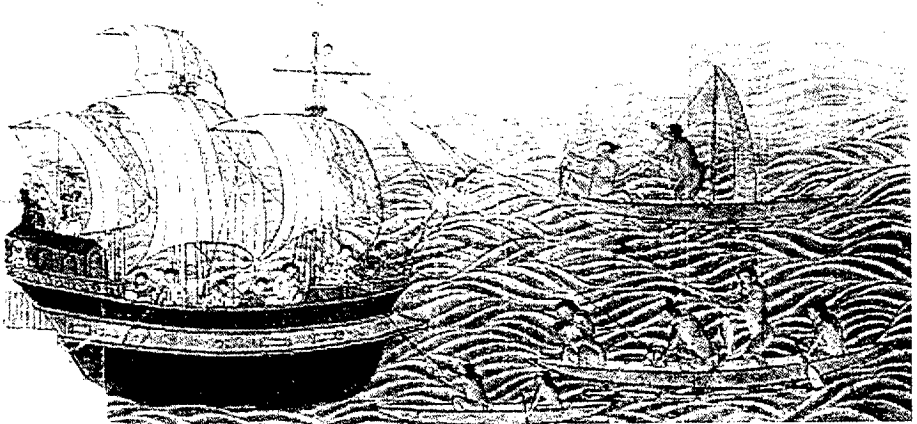
P. G. H.

24.457.—Aprovisionamiento



Desde su descubrimiento por Magallanes en 1521, la isla de Guam fue una necesaria escala para los buques que navegaban a las Filipinas (los que después se llamaron galeones de Manila). Pero la desmedida afición de sus habitantes a apoderarse de todo aquello a lo que pudieran echar mano hizo que el archipiélago, primeramente conocido como «de las Velas Latinas» pasara a llamarse «de los Ladrones», nombre infamante que perduró hasta que Francisco de Lezcano las bautizó en 1686 con el nombre de Marianas, en honor de doña Mariana de Austria, esposa de Felipe IV e impulsora de su evangelización.

La acreditada cleptomanía de los «chamorros», como eran conocidos los isleños, era causa de natural desconfianza por parte de los



tripulantes de naos y galeones, necesitados de víveres frescos y agua potable a cambio de otros efectos, sobre todo herramientas, que eran muy apreciadas por aquéllos, que carecían de cualquier clase de metal; por esta razón no se les permitía subir a bordo, como era habitual en otros lugares, y el intercambio se realizaba como muestra el grabado, en el que se ve cómo lo hacía una nao en Guam en 1590. Este «aprovisionamiento en la mar» se hacía así, pues, por el motivo dicho y no por la necesidad de no interrumpir la navegación. A veces es necesario «guardar las distancias...».

G. Y.

24.458.—Villanueva



El comisario ordenador graduado don Pedro Villanueva, tras una larga vida al servicio de Su Majestad, con muchos y variados trabajos y comisiones a sus espaldas, recaló, en los principios del pasado siglo, en las fábricas de betunes que la Marina mantenía en Quintanar de la Sierra (Burgos). En este pueblo serrano también se efectuaban acopios de maderas de pino, material, como se sabe, fundamental en la construcción de los buques de la época.

De ambas comisiones, la de betunes y la de la madera de pino, era Villanueva el encargado de la parte económica; el de la parte facultativa era el ingeniero ordinario don Joaquín Palacios.

Hallándose Villanueva viejo y achacoso socilota de S. M. el rey Carlos IV «... se le releva de entender en dichas comisiones y cualesquiera otras...», solicitud a la que accede el Rey «... en consideración a los méritos y servicios de dicho Villanueva, y a ser cierto cuanto expone...», o sea, «... su avanzada edad y enfermedades...». Todo ello, trasladado por el capitán general de Ferrol, excelentísimo señor don Félix de Tejada, al intendente del departamento, don Juan José García, en unión del nombramiento para sustituirle del oficial 1.º de Contaduría don Francisco Fernández de Navarrete, con fecha 27 de mayo de 1805, surte efectos inmediatos y se le comunica al ingeniero comandante, don José Muller, para su conocimiento.

Don Pedro de Villanueva se retiró a vivir Soria, que parece disfrutar de un clima un tanto extremado para tanta enfermedad, desde donde cursó una nueva solicitud, esta vez para «... cobrar el goce de su retiro por la Caja de Marina de la Comisión de Burgos...», a lo que accede el capitán general, ordena el intendente y lo comunica el ingeniero comandante.

Desde luego, nada era fácil en el siglo XVIII; se retiraba uno, no por edad, sino por avanzada edad, además de enfermedades, méritos y servicios, y eso, aún, por concesión graciosa de S. M.; pero no sólo eso, sino que «... el goce de su retiro...» habría de cobrarse a tan sólo 140 km del lugar fijado para su residencia y, naturalmente, también por concesión graciosa; si el rey no hubiese accedido tan graciosamente, el cobro del goce tendría que efectuarse algo más lejos: en la Contaduría del departamento.

La moraleja de este sucedido podría ser que un marino nunca debiera afincarse en Soria, durante el siglo XVIII, por lo menos.

R. A. M.

24.459.—Contadores de la Armada



Los estableció una Real Orden de 23 de mayo de 1602, reglamentando sus

funciones, que desempeñaron en principio los escribanos mayores de las Armadas y los de galeones y flotas de naos y de raciones, durante la navegación en los tiempos subsiguientes a los descubrimientos de Indias.

También durante el siglo XVII se cubrieron diversos empleos administrativos tanto en la flota como en los astilleros o arsenales, que prevalecieron hasta que la Ordenanza de Arsenales de 1776 encomendó el cargo general y único de todos los pertrechos a los contadores de buques, subsistiendo así hasta 1850 en que se adoptó por el reglamento de 13 de noviembre el sistema moderno.

R. E. G.

24.460.—Efemérides de Marina



Recordemos aquí varias de las ocurridas durante el mes de agosto:

Día 3, 1492: fundándose en la redondez de la tierra, Cristóbal Colón sale de Palos, para la descubierta de Asia por Occidente, al frente de tres carabelas.

Día 8, 1247: don Jaime I de Aragón conquista Ibiza.

Día 9, 1726: da Patiño un reglamento de Matricúlas de Mar.

Día 11, 1718: muere el jefe de escuadra don Francisco Chacón, como segundo jefe de la escuadra de Gaztañeta, que fue atacada sin previa declaración de guerra en Mesina por el almirante inglés Bing. Fue tan rápido el ataque que no hubo tiempo de formar ni la línea de combate.

Día 26, 1810: muere fusilado en las Pampas (Buenos Aires) el jefe de escuadra don Santiago Liniers. Fue fusilado en compañía del bravo brigadier de Marina don Juan Gutiérrez de la Concha; antes de morir pidió permiso para despedirse por escrito de su mujer e hijos, que le fue negado. Junto a éstos fueron también fusilados don Santiago Allende, coronel de Milicias; don Joaquín Moreno, oficial Real, y don Victoriano Rodríguez, asesor del gobernador.

Día 28, 1702: la escuadrilla del conde de Fernán-Núñez rechaza con gloria el ataque contra Cádiz de 30 navíos ingleses y 20 holandeses.

Día 30, 1793: por Real Orden de este día, «se nombra al capitán de navío D. Gabriel de Ciscar para que se traslade a París y concorra al Congreso de Sabios que deben fijar la unidad fundamental de los nuevos pesos y medidas». A su regreso publicó una memoria sobre el asunto que mereció la aprobación del Instituto Nacional de Francia.

Las del mes de septiembre son:

Día 3, 1517: sale del puerto de Midelburg Carlos I para venir a tomar posesión de la Corona de España, con una escuadra de 80 velas.

Día 6, 1564: la escuadra de Felipe II, al mando del marqués de Villafranca, toma a los moros la fortaleza del Peñón.

Día 12, 1631: don Antonio de Oquendo, con 16 navíos, bate por completo en Pernambuco a 33 holandeses, al mando de Hanspater.

Día 13, 1492: Cristóbal Colón, en su primer viaje a América, observa el primera el fenómeno de la variación de la aguja.

Día 20, 1867: fondea en Cádiz la fragata *Numancia*, de vuelta del Pacífico y del viaje de circunnavegación.

Día 25, 1493: Cristóbal Colón sale de Cádiz para el segundo viaje a América.

Día 27, 1519: sale de Sanlúcar para Canarias y América, en el viaje que descubrió el estrecho que lleva su nombre, el navegante de origen portugués al servicio de España Fernando de Magallanes.

J. F. G.

24.461.—Ahorro



El ministro Vázquez de Figueroa, en 18 de mayo de 1811, durante el asedio francés, dirigió al intendente del departamento de la Isla de León el siguiente escrito: «Á fin de evitar en el día los gastos de cera y demás que producen las dependencias militares y políticas con los trabajos de escritorio que hasta ahora se han ejecutado de noche, ha resuelto el Consejo de Regencia, en vista de la carta de V. S. y del parte que ha presentado el portero de esos oficios principales, en solicitud de caudales para satisfacer las deudas que por dicha causa y otras ha contraído en abril último y mayo actual, que en lo sucesivo no se trabaje sino de día, concurrendo más temprano para despachar con la luz natural lo que se había de hacer con la artificial, á menos que haya un motivo del servicio que obligue alguna vez á lo contrario; que del caudal últimamente cobrado de la Tesorería General se libren tres mil reales para el expresado objeto. Lo que traslado á V. E. de R. O. para que disponga su cumplimiento».

J. M.^a B.

24.462.—Uniformes



El 24 de mayo de 1744 se concedió a los oficiales del llamado Cuerpo del Ministerio (precursor del de Intendencia) el mismo uniforme que a los Cuerpos de guerra de la Armada, usándolos hasta el 19 de diciembre de 1761 en que se les varió, dándoseles en 11 de mayo de 1787 divisas de alamares de pie de pato y estrellas de ocho rayos; en aquellos años se varió sustancialmente el sistema polftico-administrativo.

R. E. G.

24.463.—Meritorios



En el reglamento orgánico que en 17 de marzo de 1858 el ministro de Marina don José M. Quesada sometió a la Reina Isabel II, el empleo más bajo que existía en el Cuerpo Administrativo era el de meritorio, que estaba asimilado a guardia marina de 2.ª clase. Éstos sólo podrían bajar a tierra dos veces por semana y en los días de gala.

¡Para conseguir salir más días francos seguro que tendrían que hacer más méritos!

A. R. D.

24.464.—Ironía



El 20 de diciembre de 1887, un alumno del Cuerpo de Administración de la Armada —antecesor de nuestro Cuerpo de Intendencia—, habilitado de contador de fragata, dirige un oficio a su superior, el comisario del material naval del arsenal de Ferrol, el cual, sin comentarlo, lo traslada al comandante general de dicho arsenal. El oficio, que no tiene desperdicio, dice así:

«Excmo. Sr.: Al intentar hoy la salida por las puertas del Arsenal, no sólo para asuntos del servicio, sino también para comer por estar de guardia, uno de los soldados de las puertas me manifestó que no podía abrirme sin antes pedir yo permiso al cabo de guardia; y como no me pareció oportuno solicitar tal permiso, tuve por conveniente volverme a la oficina.

Tengo el honor de significarlo a V. E. para su superior conocimiento y fines que mejor estime; debiendo añadirle que no es ésta la primera vez que se me prohíbe la salida por las puertas de este establecimiento.»

La contestación, que tampoco tiene desperdicio, del comandante general al comisario, se produce en estos términos:

«Se servirá Vd. manifestar a los Alumnos de Administración Don F y Don Z destinados en la dependencia de su cargo que el soldado, guardia de las puertas de este Establecimiento, cumplió con su deber al no permitirles el paso por ellas *durante el cuarto de hora* en que deben permanecer cerradas, siendo sensible que Don F, a quien le había ocurrido ya ese incidente, según manifiesta, diese lugar por 2.ª vez a que tuvieran que negarle la salida.

Lo que en contestación de sus papeletas de la del 20 del corriente le manifesto.»

Hombre, don F, ¿por qué tanta prisa? ¿Por qué ese empeño en atravesar una puerta cerrada, desafiando el principio de impenetrabilidad de los cuerpos?, ¿es que los asuntos del servicio no podían esperar 15 minutos?, ¡y esa reincidencia...! La fina ironía del comandante general pudo servirle, seguramente, para mitigar esa hambre ¿de mando?, de la que hacía Vd. gala los días de guardia.

R. A. M.

24.465.—Vestuario



No era precisamente lujoso ni abundante el vestuario que se suministraba a los galeotes. Sin embargo, la hacienda velaba para que ni aún en esto se despilfarrase el más mínimo retal; hacia 1585 se establecía lo siguiente:

«Cada año se les da de vestir a cada forzado dos camisas y dos pares de calzones de angeo que entra en cada bestido de dos camisas y dos pares de calzones siete baras y media y ocho, conforme al anchura del Angeo, y una ropilla de paño basto colorado en que entra bara y quarta y un capote de sayal, y conforme al anchura que tubiese se pueden trazar los

capotes, que lo ordinario que se suele dar para ellos es a razon de siete baras, y hase de hallar presente al cortar de los dichos vestidos la persona que hiciere el oficio de Contador.»

Suponemos que el mentado contador tendría el correspondiente diploma de corte y confección.

G. Y.

24.466.—Intendentes patriotas



En la guerra de la Independencia, las Cortes establecidas aún en la Isla de León, en su sesión de 8 de agosto de 1811, mandaron pasar a la comisión de examen de expedientes relativos a empleados procedentes del país ocupado por los enemigos un oficio del encargado de Gracia y Justicia, en el que incluía los documentos con los cuales acreditaban su conducta patriótica los siguientes individuos del Cuerpo de Intendencia (Ministerio): don Cayetano de Quirós, comisario ordenador graduado y contador general; don Francisco García Carrera, oficial 1.º; don Agustín Pérez de Lerma, oficial 2.º; don José Alonso Pantoja, oficial 3.º; don Agustín José de Perales, oficial 4.º; y don Juan Cerviño, oficial 5.º. Todos fueron felicitados calurosamente por las Cortes.

R. E. G.

24.467.—Jubilación



Lacónica pero justa puede considerarse la propuesta de retiro del comisario ordenador supernumerario de Marina don Esteban Sánchez Martín que cursó en 1840. Decía textualmente cuanto sigue: «siendo ministro principal interino del departamento de Cádiz fui relevado por achasco, cuento con 80 años, no estoy para ningún servicio».

Dada su avanzada edad, estimo que al menos le agradecerían los servicios prestados.

A. R. D.

24.468.—Necrología



En esta sección, y en su cuaderno de julio de 1896, nuestra REVISTA daba la noticia del fallecimiento «en esta corte» de don Ricardo Obertín y Cortés, contador de navío de primera clase, «víctima de una pulmonía».

El recordarlo aquí es para transcribir lo que ésta dice refiriéndose a él: «Era el sr. Obertín uno de los Jefes más ilustrados y distinguidos del Cuerpo Administrativo de la Armada, y durante su carrera sirvió importantes cargos, entre otros el de Habilitado general del Ministerio del ramo, hallándose á su fallecimiento desempeñando, además, el de Oficial segundo del mismo.

«Muy joven, y cuando todavía era alumno de la Academia del Cuerpo, se dió á conocer por su afición á las tareas periodísticas, colaborando con otros compañeros en las publicaciones que por aquella época existían en Ferrol, á cuyo departamento pertenecía. Ocupó, en 1872, un elevado cargo en el Ministerio de Gobernación, y desempeñó comisiones políticas especiales y de grande importancia, que le fueron confiadas por el Presidente del Consejo y Ministro de la Gobernación. Por los prestigios que gozaba en su país natal, fué elegido Diputado á Cortes en las Constituyentes de 1873, y á la disolución de ellas volvió al servicio activo en su Cuerpo, con el mismo empleo de Contador de fragata que tenía al ingresar en la carrera política, por haber rehusado el de Comisario de Guerra que le fué ofrecido. Ejemplo bien raro por cierto, en aquella época de carreras improvisadas y prueba evidente de que el medro personal no fué el móvil que impulsó á Obertín á tomar parte activa en la política. Alejado desde entonces de ésta, se dedicó á los asuntos de su carrera y á los estudios económico-administrativos... Publicó importantes trabajos en la "Revista de Administración de Marina", y dirigió este mismo periódico durante dos años.

Su participación en los trabajos del Congreso militar del centenario de Colón, sus conferencias en los Centros del Ejército y Armada é Instructivo del Obrero, y la publicación del libro "El Oficial pericial de Contabi-

lidad del Estado"... en unión de otro compañero suyo, cuya obra fué la única en su clase declarada de utilidad por el Ministerio de Hacienda, y mereció unánimes y calurosos elogios de la Prensa, son otras tantas pruebas de su laboriosidad y amor al estudio. Deja grácilísimo recuerdo entre sus compañeros y numerosos amigos, y lega á su hijo único, D. Ricardo, un nombre sin mancha y un noble ejemplo que imitar.»

Su cadáver fue llevado a la Sacramental de San Justo, asistiendo a ella «un numeroso y distinguido acompañamiento, en el que figuraba una Comisión presidida por el Ordenador Sr. Consillas y nombrado para tal objeto por el Sr. Ministro de Marina... Sus compañeros del Cuerpo le dedicaron una preciosa corona, que, en unión de otras debidas al cariño de amigos particulares, adornaban la carroza fúnebre...»; firmaba esta reseña don Bernardino Donate, contador de navío de primera clase.

J. F. G.

24.469.—Ministros



En las antiguas Armadas, existían para la Cuenta y Razón veedores, contadores y proveedores, a cuyo conjunto la Ordenanza de la Armada del Mar Océano les llamaba ministros, existiendo ya también el tenedor de bastimentos y maestros de jarcias, de víveres y de plata, así como comisarios de muestras, para las revistas o alardes.

A. R. D.

24.470.—Desdoblamiento de funciones



El 15 de diciembre de 1798, se dispuso que el Cuerpo del Ministerio (anteriores intendentes) pasase a las órdenes de la vía reservada de Hacienda en lo relativo al sistema económico, dependiendo de Marina en lo facultativo y militar, publicándose la Ordenanza del 9 de mayo siguiente, que empezó a surtir efectos el 1 de agosto inmediato; continuando así hasta el 18 de abril de 1802,

dictándose en 11 de octubre de 1803 el reglamento para reorganizar el Cuerpo en sus anteriores bases.

R. E. G.

24.471.—Organización



Según el «Estado General de la Real Armada» del año 1811, el Cuerpo del Ministerio de Marina:

«... se formó el año de 1717 de los antiguos Veedores, Contadores, y Pagadores de Armada. Se halla distribuido en los tres Departamentos y por Real Reglamento de 11 de octubre de 1803, consta de ocho clases, cada una con determinado número de individuos: á savér Intendente, Comisarios Ordenadores, idem de Guerra, Oficiales primeros, idem segundos, idem terceros, idem cuartos, idem quintos, á cuyo último empleo obtan los Meritorios de Contaduría, Arsenales, y Comandancias de Tercios Navales.

Además de los individuos de Reglamento quedan agregados al propio Cuerpo otros Oficiales sobrantes, con los mismos títulos que tenían antes del arreglo, para ser colocados en él ú otros destinos.

Su uniforme casaca y calzon *azul*, vuelta, forro y chupa *encarnada*: los Intendentes con el bordado como los de Ejército, con la diferencia de ser de oro; y los Comisarios y demas Oficiales de las clases expresadas con alamares en casaca y chupa tambien de oro, distinguiéndose sus graduaciones con aquellos y estrellas en la vuelta de la casaca.

Aunque hay en cada Departamento su correspondiente Contaduría, en la de Cádiz es donde se toma razon de todos los empleos que el Rey provee en su Armada.»

J. F. G.

24.472.—Contadurías



Los Reyes Católicos, Isabel y Fernando, cuando organizaron los ejércitos de España, dictaron unas ordenanzas, estableciéndose en la Administración militar, que

tuvo más amplios cometidos durante el reinado de Carlos I, las Contadurías de Sueldo. Con éstas en 1525 se vuelven a reglamentar las atribuciones de los contadores generales y veedores.

A. R. D.

24.473.—Documentos



Los que «deben presentar los pretendientes á plazas de Meritorios» en el Cuerpo del Ministerio de Marina, eran, según el «Estado General de la Real Armada», del año 1811, los siguientes:

- «1. Memorial a la Intendencia con
2. La fe de bautismo legalizada, no debiendo ser menor de 15 años ni mayor de 20.
3. Las de sus Padres y Abuelos paternos y maternos.
4. Las de matrimonio de los mismos.
5. Documento de soltería del pretendiente.
6. Informacion de seis testigos recibida ante las justicias de los pueblos de su naturaleza, con situacion del Procurador Sindico, justificativa de su legitimidad, y limpieza de sangre sin mezcla de mala raza, y de no haber exercido sus padres ni abuelos oficios viles ni mecanicos, y que está el pretendiente por su calidad exento del sorteo de quintas.

Certificacion u informe del Contador principal de su idoneidad para el Cuerpo del Ministerio en disposicion, conducta, modales, letra, y aritmética.

Los 6 documentos han de ser legalizados por tres Escribanos, y fuera del Reyno autorizados por las cancelerías de nuestros Ministros ó Cónsules.

Se dispensan los documentos 2 3 y 5, á los hijos de Comisarios de Marina y Ejército, á los de Oficiales primeros del cuerpo, y á los de guerra hasta la clase de Capitanes, incluso los de milicias provinciales; pero deberan presentar copia legalizada de la patente ó nombramiento del padre; y los mismos se dispensarán á los que justifiquen ser hijos legitimos, o hermanos carnales de caballeros de alguna de las ordenes militares; ya los que lo fueren de otros y á admitidos al Cuerpo por estas reglas.»

J. F. G.

24.474.—Tesoreros



De las Ordenanzas e Instituciones Generales que recopiló don José Patiño en 1725, entresacamos entre las categorías y empleos de los componentes del Cuerpo del Ministerio de Marina el de tesorero.

Los tesoreros de Marina prestaban este cometido por real título y con un sueldo especial, siendo de su cuenta el pago de sus dependientes, casa y demás gastos. Prestaban fianza en buenas fincas, libres de todo gravamen, y tenían el mismo uniforme y consideración que los comisarios de guerra.

A. R. D.

24.475.—Guardalmacenes



Entre los destinos asignados por Patiño al Cuerpo del Ministerio de Marina, se hallaba el del guardalmacén, que era conferido a los oficiales de menor graduación del Cuerpo, según se dispuso en 21 de mayo de 1726. No sería hasta bien entrada la segunda mitad del siglo XIX, en 19 de julio de 1869, cuando se constituiría un cuerpo especial cuya misión era la conservación de los efectos de todas clases depositados en los almacenes, como máquias, pertrechos y materiales que formaban el repuesto de los arsenales. Para garantizar su responsabilidad en la custodia, habían de depositar fianza, oscilando su cuantía según categoría y destino. Dependían directamente del Cuerpo Administrativo —actual Intendencia—, que sustituyó al anterior del Ministerio de Marina.

Tenía el Cuerpo una reducida plantilla. La primera fue de 36 miembros: tres de mayores, 16 de primera clase y 17 de segunda. Los puestos se proveían por elección entre personal que gozara de buenos antecedentes y reuniese determinadas condiciones. Los de segunda clase se escogían entre miembros de los cuerpos subalternos. Los de primera, entre alféreces de navío o asimilados y entre tenientes de navío o asimilados, los mayores. En 1874 se modificaron las plantillas: mayores de primera y de segunda clase y guardalmacenes de primera y de segunda clase. En 1891 sufre una nueva

modificación: guardalmacenes mayores y guardalmacenes de primera, de segunda y de tercera clase. Posteriormente el ingreso se efectuaría por oposición entre personal con especialidades técnicas. Los ascensos se realizaban por rigurosa antigüedad y la edad de retiro para todos los empleos era de sesenta y ocho años.

En cada departamento y apostadero el jefe inmediato era el comisario de Material como delegado del intendente.

Las divisas, tras varias modificaciones, consistieron últimamente en galón de serreta sobre fondo blanco en las bocamangas. En la gorra, corona real bordada en oro sobre fondo grana.

Un real decreto de 16 de febrero de 1893 cerró la admisión en el Cuerpo que, como otros de reducida plantilla, fue declarado a extinguir por la ley de 12 de junio de 1909. Sus funciones quedarían asignadas a los miembros de mayor categoría de los entonces cuerpos subalternos, más afines con los efectos del ramo que habían de tener a su cargo: maquinistas, contra maestres, condestables, etcétera.

J. M.^a B.

24.476.—Noble



El empleo de los escribanos de los bajeles de S. M. era un cargo de toda satisfacción y confianza. El aspirante a él debía hacer constar, como requisito previo e indispensable para tomar posesión de este destino «su condición de noble».

A. R. D.

24.477.—Vieja foto. Año Jubilar 1943



La Escuela Naval Militar, ubicada en San Fernando (Cádiz), trasladó a Marín (Pontevedra) sus instalaciones y personal, de una manera definitiva, en 15 de agosto de 1943. Este hecho hacía más fácil el cumplimiento de la piadosa visita al patrón de España, en Santiago, con motivo del Año Jubilar. Con sus profesores al frente, los caballeros guardias marinas se trasladaron ese mismo año a tal fin, emulando las antiquísimas peregrinaciones, tanto de España como de los rincones europeos más apartados, poniendo en las rúas santiague-

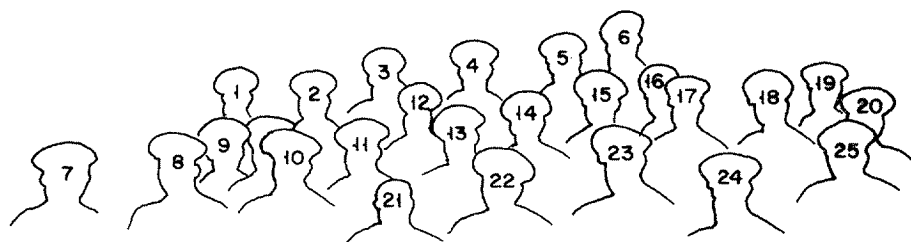
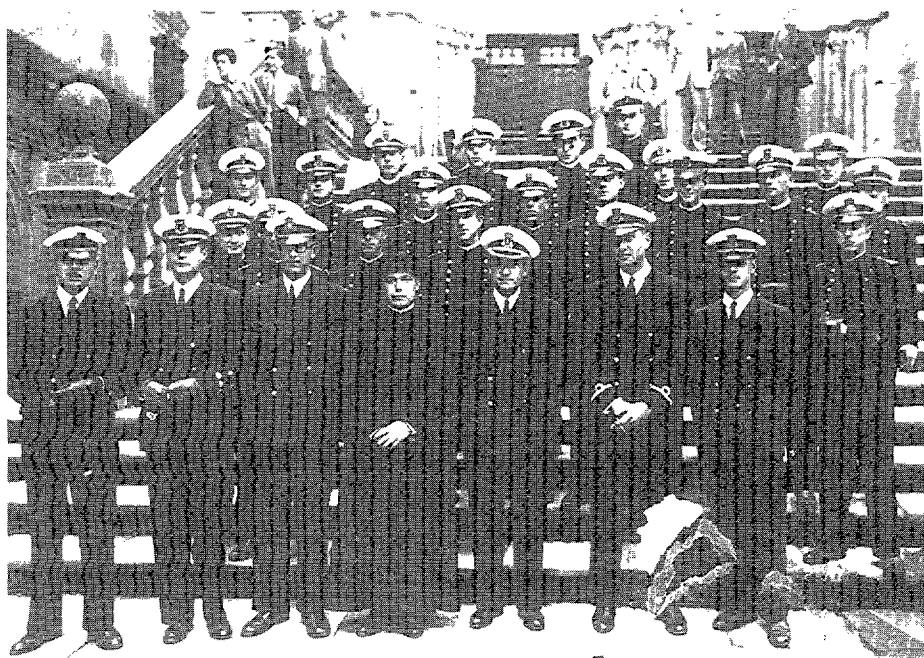
sas, junto a su espiritualidad, el desenfado de su juventud y el colorido de su uniformidad.

La presente fotografía está tomada en la plaza de Platerías, un 25 de septiembre de 1943, Año Santo, y en ella aparecen, al frente de sus profesores, un grupo de alumnos de la Escuela Naval Militar, que acuden a la catedral santiaguesa para efectuar la obligada visita al apóstol Santiago. Aparecen entremezclados alumnos de diversos cursos, aspirantes y guardias marinas, tanto del Cuerpo General como de Intendencia. El grueso de la escuela ya había realizado, con anterioridad, esta visita, pero quedaron en el centro aquellos que debían cubrir el obligado servicio de guardias; precisamente éstos son los que aparecen en la foto, seleccionados para cumplir la fervorosa devoción.

Hemos localizado en la comentada fotografía a los siguientes:

- José Manuel Osorio Ordóñez (1).
- Amalio Graiño Fernández (2).
- Raúl Hermida y Sánchez de León (3).
- José Amorós López (4).
- Dudoso entre José M.^a González-Madroño y Simón-Altuna y Guillermo Aldir Albert (5).
- Rafael de la Rocha Nogués (6).
- Ramón Páramo Cánovas, médico (7).
- Miguel Yáñez Sobrino, teniente de Infantería de Marina (8).
- José Quijano Párraga (9).
- Ramón González Tablas, capitán de Intendencia (10).
- José Luis Checa García de Vinuesa (11).
- Jaime Martín Allegue (12).
- Antonio Guillén Ferré (13).
- Luis Ángel Martín Carrillo (14).
- Enrique Madrigal Agrasot (15).
- No identificado (16).
- Roberto Gámir de Baxeres (17).
- José Antonio Hevia Morán (18).
- Eduardo Sáenz de Buruaga Requejo (19).
- Maximiliano Moya López (20).
- Fidel Gómez Colomo, capellán 1.º (21).
- Jesús Lasheras Mercadal, capitán de corbeta (22).
- Luis Mayans Jofre, alférez de navío (23).
- Ramón Carreras Matas, médico (24).
- Carlos Roca del Villar (25).

M. M. C.



MARINOGRAMA NÚMERO 329

Por DOBLAS

01	G	2	H	3	04	G	5	07	■	06	G	7	1	■	N	19	1	10	N	21	D
Q U I E N T E E N G A																					
12	13	G	14	F	15	R	16	W	17	F	18	K	19	G	20	K	21	N	22	1	
N O B A R Q U I L L A																					
23	L	24	N	25	D	26	H	27	O	28	1	29	C	30	H	31	C	32	N	33	F
V U E L V E V U E L V E																					
34	35	G	36	C	37	H	38	1	39	M	40	A	41	D	42	1	43	D	44	■	
L A P R O A Q U E																					
45	46	1	47	D	48	C	49	2	50	N	51	K	52	M	53	A	54	■	55	K	
P R E S U M I R D E																					
56	J	56	1	57	N	58	A	59	1	60	1	61	D	62	J	63	C	64	1	65	A
A V E F O R T U N A S																					
66	K	67	K	68	M	69	G	70	A	71	G	72	A	73	1	74	N	75	N	76	1
O C A S I O N A P O B R																					
78	C	79	1	80	H	81	E	82	1	83	G	84	H	85	1	86	D	87	1	88	1
E B A R Q U I L L A M																					
89	C	90	1	91	■	92	D	93	G	94	B	95	A	96	K	97	A	98	A	99	■
I A L O P E D E V E																					
99	B	100	J	■																	
G A																					

MARINOGRAMA NÚMERO 330

Por DOBLAN

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

DEFINICIONES

Palabras

A.— Cons. Nav. (Marina): Conjunto del pie de roda, de la roda y del caperol

66 94 83 14 55 4 40

B.— Biol.: Conjunto de peces que nadan juntos, a veces en número de algunos cientos. La reunión de estos conjuntos dará lugar más tarde a la formación del banco

1 69 95 106 56 24 57 75

C.— Conjunto de mercancías que transporta un buque

31 105 86 89 8 52 16 5 64 2

D.— Maq. y Nav.: Aparato de enseñanza que se usa para explicar las causas de los desvíos de la aguja a bordo y el modo de compensarlos

84 21 62 82 30 6 99 60 19 70 47 114

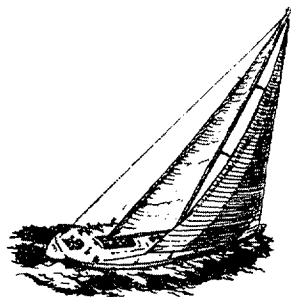
E.— Pesca: Gola, en su acepción de cuello de las redes llamadas jábela, boliche o peseta, debajo de la cual cae perpendicularmente el copo de las mismas

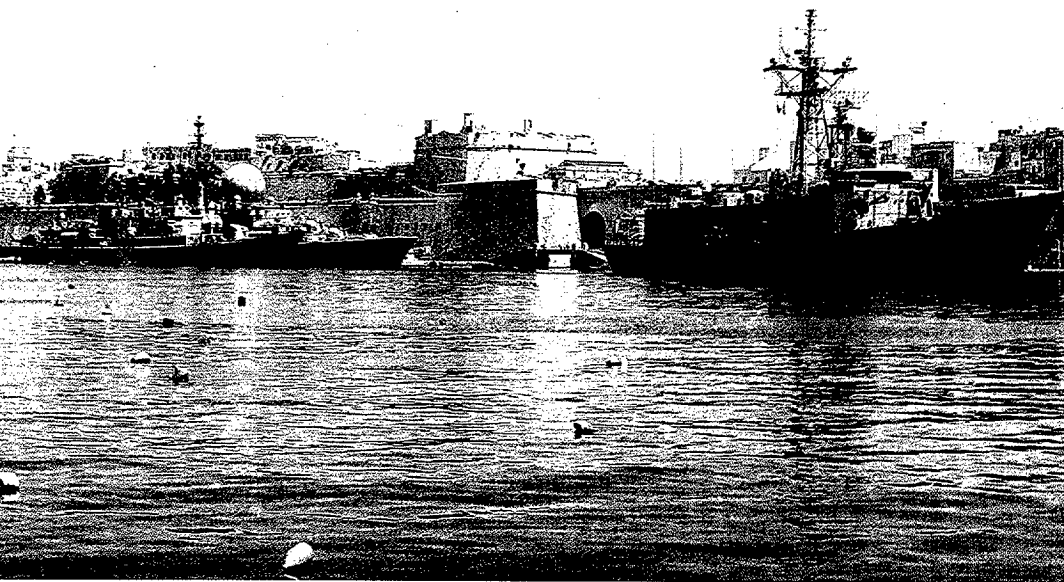
107 46 36 25 72 97 63 42 98 78

DEFINICIONES

Palabras

F.— Astr.: Grupo de estrellas en la constelación Tauro y entre las cuales hay seis perceptibles a simple vista	100	90	73	26	65	49	104	105
G.— Abertura en la bovedilla de popa del buque en la cual se estrecha el pantoque	101	28	44	59	54	102		
H.— Dícese de las embarcaciones y aparejos de vela triangular	112	91	92	85	108	96		
I.— Caudillo naval romano que bloqueó por mar a Cartago Nova (Cartagena) en la segunda guerra púnica (209 a. c.)	34	50	41	32	71			
J.— Arriad o aflojad progresivamente un cable o cabo que está trabajando	15	80	33	79	27			
K.— Dícese del buque que corta el agua con facilidad	29	45	115	111				
L.— Impuesto que pagan los buques cuando fondean para la limpieza	51	18	7	76	13	23		
M.— Cuentan, refieren o exponen lo sucedido (no mar.)	68	38	9	22	12	3		
N.— Arq. Nav. y Man.: Extremo más delgado de una entena, cangrejo o de las vergas de mesana antiguas	110	61	11	53				
Ñ.— Astr.: Brillante constelación, entre las de Toro, Gemelos, Eridano y Unicornio, a la que en gran parte atraviesa la Vía Láctea	48	20	10	43	88			
O.— Óxido rojizo que por la acción del aire húmedo se forma en la superficie del hierro	35	37	87	58				
P.— Geol.: Roca sedimentaria detrítica, no consolidada. Se caracteriza por un gran predominio de partículas cuyo diámetro varía entre el de las gravas y el limo	67	39	93	103	77			
Q.— Río de Italia que desciende de los Apeninos etruscos al noroeste de Pístoia en el antiguo Gran Ducado de Toscana	17	113	81	74				





EUROMARFOR SMALL TASK GROUP. Insignia: Comandes-41. Fragata «Navarra», «Scirocco» (Italia) y destructor «Sufren» (Francia). La Valetta (Malta). Autor: Rafael Díaz Huélamo.

NOTICARIO



MARINAS MILITARES

NACIONAL

Actividades con Marinas extranjeras

Ejercicio COOPERATIVE DIVING 96 (4-7 de junio).—Es un ejercicio PFP, con la participación de unidades de buceadores de España, Italia y Rumanía. Las que participaron en el ejercicio fueron: ARSs *Poseidón* (España), *Anteo* (Italia), *Grigore Antipa* (Rumanía) y *MCH Lyre* (Francia). Se realizó en las instalaciones del Centro de Buceo de la Armada y en aguas próximas a Cartagena. Consistió en operaciones de rescate, salvamento y buceo de buques hundidos. Es el primer ejercicio militar combinado que se desarrolló en España con participación de países miembros de la OTAN y de países integrantes de la asociación por la paz (PFP).



Ejercicio TAPON (3-12 de junio).—Ejercicio programado por la Armada, cuyo objetivo es mejorar el adiestramiento de las fuerzas participantes y de sus Estados Mayores en operaciones navales en situación de crisis, poniendo énfasis en el control y protección naval, en el que participaron unidades españolas y de otros países de la Alianza; se desarrolló en aguas del Estrecho de Gibraltar y accesos.

Se realizaron ejercicios de minado, de guerra antisuperficie, antisubmarina y antiaérea.

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; se trata de una fuerza naval multinacional (MNMF), bajo control operativo español, que ejecuta operaciones combinadas a fin de controlar el paso del Estrecho y sus accesos.

Participaron las siguientes unidades:

- España: portaaviones *Príncipe de Asturias*; fragatas *Asturias*, *Baleares*, *Andalucía*, *Extremadura*, *Santa María*, *Numancia* y *Navarra*; corbetas *Infanta Cristina* y *Cazadora*; submarinos *Delfín*, *Narval* y *Galerna*; los buques de apoyo *Marqués de la Ensenada*, un *P-3B* y *Vigía*; la FLOAN, MACTAE, unidades del Ejército del Aire (cuatro *F-1* y un *TM-1*) y UOE. Colaboradores: unidades del Ejército del Aire (TASMO, T-10).
- Grecia: fragata *Formion*.
- Francia: fragata *S. M. le Bihan*.
- Estados Unidos: destructor *Conolly* (desde 6 de junio) y *Stout* (3-5 de junio), SSN *Grayling* y un *P-3C*.
- Italia: fragata *Grecale*; submarino *Leonardo da Vinci* y dos *Atlantique*.
- Portugal: fragata *Alvares Cabral*.
- Turquía: fragata *Karadetniz*.
- Canadá: un *CP-140 Aurora* (hasta el 10 de junio).
- Holanda: un *P-3C*.
- Reino Unido: un *Nimrod*.



PASSEX SP/NL (19-21 de junio).—La fragata *Baleares* efectuó, durante su tránsito de regreso a Ferrol procedente de Cartagena, un PASSEX con la fragata holandesa *Van Galen*.

Adiestramiento

«**Cataluña**» (5-6 de junio).—Efectuó adiestramiento en aguas próximas a Ferrol los días 5 y 6 de junio.



«**Centinela**» (2-5 de junio).—Efectuó adiestramiento propio. Además realizó dos salidas diarias a la mar para bautismo de mar de escolares de la isla de Tenerife.

«*Diana*» (3-5 de junio).—Efectuó adiestramiento propio y comprobación del sistema MK-1600 en aguas próximas a Cartagena.



«*Infanta Cristina*» (3-5 de junio).—Efectuó adiestramiento propio y comprobación del sistema MK-1600 en aguas próximas a Cartagena.



«*Cataluña*» e «*Infanta Elena*» (17 de junio-20 de julio).—CALOPCO en aguas de Rota. Durante este período se llevó a cabo la inspección inicial y se realizaron ejercicios en puerto. El día 17 embarcaron en la *Cataluña* oficiales alumnos de la especialidad de Artillería para efectuar prácticas de tiro con la colaboración del *Mar Caribe*.



LANTOR FLOSUB (17-18 de junio).—Los submarinos *Marsopa* y *Galerna* efectuaron ejercicios de lanzamiento de torpedos en aguas de Cartagena, con la colaboración de las corbetas que se encontraban efectuando el crucero de instrucción de alumnos de la Escuela Naval Militar, del buque de salvamento *Poseidón* y de un helicóptero de la 6.ª Escuadrilla de la Flotilla de Aeronaves.



«*Tajo*» (2-28 de junio).—CALOPCO en Cartagena. Contó como colaboradores con los dragaminas *Ebro* (24 y 25 de junio) y *Duero* (26 y 27 de junio).



«*Baleares*» (16-19 de junio).—Efectuó medición de ruidos radiados en el Polígono de Medidas Acústicas de Cartagena (CEMAS). Contó con la colaboración del dragaminas *Odiel* y del patrullero *Ordóñez*.



Unidad de Buceadores de Combate (19-26 de junio).—Efectuó saltos de paracaidistas y colaboración con la Escuela Militar de Paracaidismo «Méndez Parada» los días 19, 25 y 26 de junio en Alcantarilla.

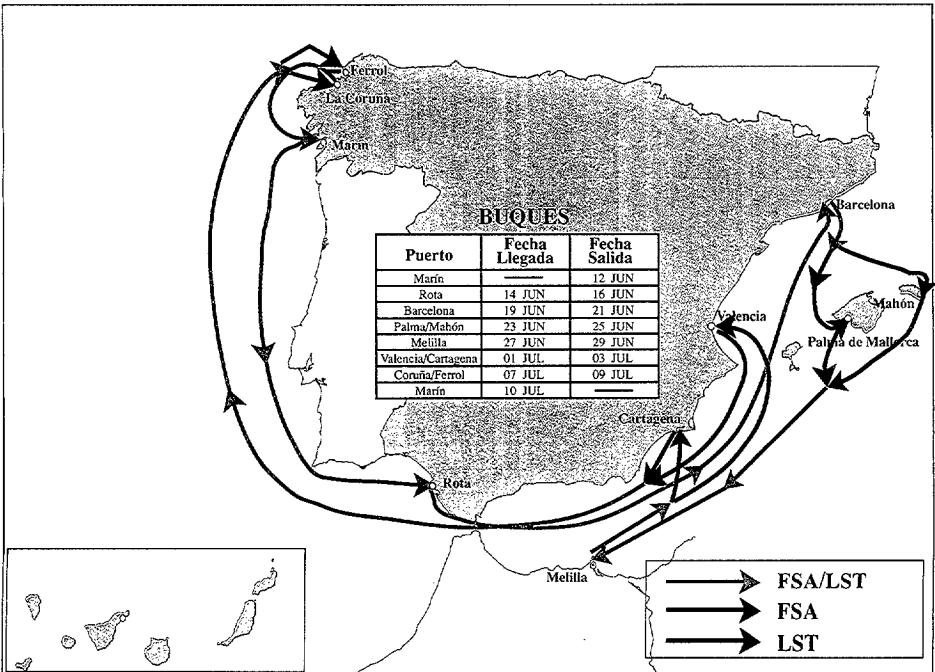
Adiestramiento 2.ª Escuadrilla MCM (24-28 de junio).—Participaron los dragaminas *Miño*, *Sil* y *Odiel*, que efectuaron ejercicios MCM de tiro y marineros, en aguas de Cartagena. El cazaminas *Guadalmedina* colaboró en la recogida de minas posterior al ejercicio.

Comisiones y colaboraciones

Crucero de Instrucción Caballeros Alumnos, Escuela Naval Militar (12 de junio-11 de julio).—Los alumnos de 1.º, 2.º y 4.º curso de la Escuela Naval Militar efectuaron el crucero de fin de curso, para ambientación marinera y prácticas, a bordo de las corbetas *Vencedora*, *Diana*, y *Descubierta*, y el buque de desembarco *Hernán Cortés*. Durante el período del 22 al 30 de junio contaron con la colaboración del submarino *Galerna*.

Los buques salieron de Marín el día 12, efectuando escala en Rota del 14 al 16. Durante este período efectuaron ejercicios de tiro y lanzamientos antisubmarinos los días 17 y 18, con la colaboración del patrullero *Javier Quiroga*; colaboraron en el LANTOR FLOSUB, e hicieron escala en Barcelona, del 19 al 21 de junio, y en Palma (las corbetas) y Mahón (*Hernán Cortés*) del 23 al 25. El

CRUCERO INSTRUCCION ALUMNOS E.N.M. 1.996



día 26 de junio efectuaron un EJEDAN «ALFA» (ataque a fuerza naval) con dos aviones C-14 del Ejército del Aire. Hicieron escalas en Melilla del 27 al 29, y en Valencia (corbetas) y Cartagena (*Hernán Cortés*) del 1 al 3 de julio.



«Operación Bonito» (5 de junio-30 de septiembre).—Como todos los años se ha establecido, en colaboración con la Secretaría General de Pesca, la «Operación Bonito» para la inspección, vigilancia y apoyo de la flota pesquera española, tanto en aguas internacionales como en la Zona Económica Exclusiva, para hacer cumplir la legislación vigente y evitar posibles conflictos con flotas de otros países durante la costera del bonito. En esta costera participan, aproximadamente, 650 pesqueros españoles de las modalidades de «Cacea» y «Tranqueros» (cebo vivo), que se desplazarán siguiendo los movimientos migratorios del bonito, desde las proximidades de las islas Azores hasta el Cantábrico y el golfo de Vizcaya.

La operación se efectúa fundamentalmente por el patrullero *Chilreu*, permaneciendo en reserva los patrulleros *Atalaya* y *Serviola*, y el remolcador *Mahón*. El *Chilreu* salió a la mar el 5 de junio y tiene previsto realizar tres períodos de aproximadamente un mes de duración en la mar y dos períodos en Ferrol para apoyo logístico, relevo de inspectores y descanso de la dotación. Durante los períodos de estancia en puerto es relevado por una de las unidades alistadas.



«Dragonera» (31 de mayo-12 de junio).—Efectuó vigilancia marítima en la zona del saco Cádiz/Trafalgar. Colaboró con aviones de la 4.º Escuadrilla de la FLOAN para vigilancia y reconocimiento de zona, y con el patrullero de vigilancia *Alborán*.



«Mar Caribe» (3-25 de junio).—Efectuó colaboración como buque remolcador de blanco en el ejercicio TAPON 96 y en el ARMEX superficie CALOPCO de la fragata *Cataluña* y la corbeta *Infanta Elena*.



«Las Palmas» (23 de mayo-4 de junio).—Efectuó vigilancia marítima en aguas canarias. Realizó colaboración con la Facultad de Geología de la Univer-

sidad de Barcelona. Además, efectuó salida a la mar de escolares de las islas de La Palma, Gomera y Hierro.



Regata Menorca-San Juan, Trofeo Alfonso XIII (20-22 de junio).—El buque de salvamento *Poseidón* prestó apoyo logístico al desarrollo de esta regata, organizada por el Real Club Náutico de Barcelona, cubriendo la travesía Barcelona-Mahón.



«Dragonera» (25 de junio).—Efectuó vigilancia de zona durante unas pruebas de drones y misiles a desarrollar en el Centro Experimental del Arenosillo, en el marco del programa «Medea», elaborado por el INTA.

Colaboraciones con el Ejército de Tierra

«A-08» (9-12 de junio).—Efectuó transporte de personal y vehículos del Ejército de Tierra entre Santa Cruz de Tenerife y Santa Cruz de La Palma.



«A-07» (9-13 de junio).—Efectuó transporte Santa Cruz de Tenerife-San Sebastián la Gomera-La Estaca de personal y vehículos del Ejército de Tierra.



«Pizarro» (18-29 de junio).—Efectuó el 6.º y último transporte de carros *Leopard*, procedentes de Alemania con destino al Ejército. Salió de Rota el 18 de junio, entrando en Wilhelmshaven el 23 de junio. El día 24 efectuó la carga de 22 carros y diverso material, iniciando regreso a Rota al finalizar ésta.



«Condestable Zaragoza» (19-23 de junio).—Efectuó aguada, suministro de combustible y transporte de material a los destacamentos de los peñones de Vélez y Alhucemas.



«*Vigía*» (26-28 de junio).— Colaboró en un ejercicio de infiltración/exfiltración que se desarrolló por el BOEL en la playa de los Cármenes.

Colaboraciones con el Ejército del Aire

«*Tagomago*» (3-4 de junio).—Efectuó colaboración en el ejercicio SURMAR con el 802 Escuadrón MACAN.



«*Centinela*» (18 de junio).—Remolque de blanco durante un EJEDAN «ÓSCAR» del 462 Escuadrón del Mando Aéreo de Canarias.



«*Acevedo*» (25 de junio).— Actuó como buque remolcador de blanco durante un EJEDAN «ÓSCAR» de aviones de las Alas 21 y 23.



«*Tagomago*» (27 de junio).—Efectuó un ejercicio de evacuación SAR con un helicóptero del 802 Escuadrón del Mando Aéreo de Canarias.



«*Javier Quiroga*» (28 de junio).—Actuó como buque remolcador de blanco y buque SAR durante un ejercicio de tiro de las Alas 11 y 31.

Operación SHARP GUARD

El día 19 de junio y conforme los acuerdos de Dayton, la operación SHARP GUARD quedó suspendida, quedando los buques alertados para cinco días caso que se reactive la operación de embargo.

Unidades participantes en la operación hasta el día 19 de junio:

STANAVFORMED: destructor *Nottingham* (Reino Unido), fragata *Karel Doorman* (Holanda), *Themistoklis* (Grecia), *Victoria* (España), *Libeccio* (Italia), *Samuel B. Roberts* (Estados Unidos), *Kocatepe* (Turquía) y *Emden* (Alemania).

WEUCONMARFOR: fragata *Asturias* (España), *Lupo* (Italia), destructor *La Fayette* y fragata *Commandant Blaison* (Francia).

Actividades de las unidades españolas:

«*Victoria*».—En patrulla en la zona de Otranto, actuando como buque insignia del CTG 440.02 (COMSTANAVFORMED). Al finalizar esta patrulla hizo escala en Nápoles del 5 al 8 de junio. Efectuó escala en Corfú del 9 al 11 de junio y de nuevo en Nápoles los días 13 y 14 de junio. El día 15, realizó el relevo con la fragata *Reina Sofía* en la agrupación STANAVFORMED, e inició regreso a su base.



«*Asturias*».—Efectuó patrulla en la zona de Otranto del 4 al 6 de junio. Posteriormente realizó escala en Corfú del 7 al 11 de junio y en Nápoles el día 12 de junio. El día 15 finalizó su participación en la agrupación WEUCONMARFOR, iniciando el tránsito a Ferrol donde quedó alertada para el caso de que se reactive la operación SHARP GUARD.



«*Reina Sofía*».—El día 15 de junio relevó, en Nápoles, a la fragata *Victoria* en la agrupación STANAVFORMED. Salió de Nápoles el día 17 de junio para participar en un adiestramiento con otras unidades de STANAVFORMED, efectuando una escala en La Valetta (Malta), del 20 al 26 de junio. Posteriormente efectuó un período de adiestramiento (*work-up*), con la participación de unidades de Estados Unidos, Grecia y Turquía, y una escala en Estambul del 4 al 8 de julio.



«*Marqués de la Ensenada*».—Efectuó escala en Cagliari hasta el 3 de junio, fecha en la que inició el tránsito de regreso a España.



En el cuadro anexo se puede observar el resumen de la participación de la Armada desde el comienzo de las operaciones en el mar Adriático hasta el 19 de junio, fecha de suspensión.

J. Y. G.

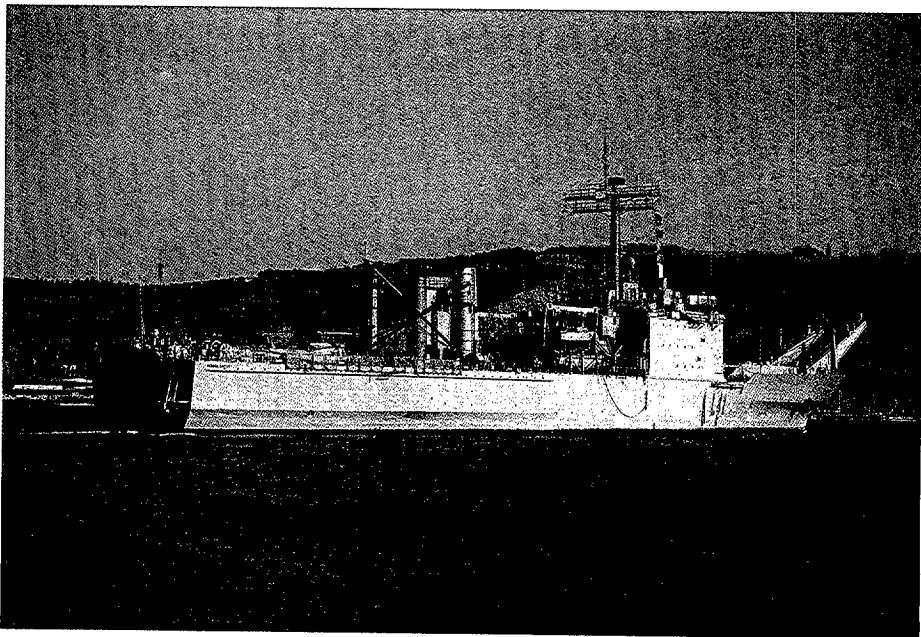
Resultados del control del embargo a países de la antigua Yugoslavia

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	05/02/96	135	3	10
Aragón	ALFA BRAVO	ALFA BRAVO	08/01/93	22/01/93			
Aragón	TRANSPORTE IFOR	ALFA BRAVO	03/02/96	17/02/96			
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
Asturias	SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	05/05/96	19/06/96	39	2	15
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
Baleares	SHARP GUARD	WEUCONMARFOR	05/02/96	05/05/96	134	2	32
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	102	2	6
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>Hernán Cortés</i>	TRANSPORTE IFOR	ALFA BRAVO	03/02/96	17/02/96			
<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>Marqués de la Ensenada</i>	SHARP GUARD	TF-440	14/05/96	01/06/96			
<i>Marín Álvarez</i>	ALFA BRAVO	ALFA BRAVO	31/05/93	16/06/93			
<i>Mistral</i>	SHARP GUARD	Submarinos	24/11/95	15/12/95			
<i>Navarra</i>	SHARP GUARD	STANAVFORMED	05/12/95	05/03/96	65	8	23
<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	05/12/95	223	6	17
<i>Pizarro</i>	TRANSPORTE IFOR	ALFA BRAVO	14/05/96	26/05/96			
<i>Príncipe de Asturias</i>	ALFA BRAVO	TG 8101	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>Reina Sofía</i>	SHARP GUARD	STANAVFORMED	15/06/96	19/06/96			
<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			
<i>Victoria</i>	SHARP GUARD	STANAVFORMED	05/03/96	15/06/96	225	6	43
Suma total:					5.466	119	482

Visitas

Visita de los alumnos de la Escuela Naval Militar a Barcelona.—Pocos días después de haberse celebrado la Jornada de Puertas Abiertas correspondiente al Día de las Fuerzas Armadas de 1996, llegaron a Barcelona 190 alumnos de 1.º, 2.º y 4.º curso de la Escuela Naval Militar, que realizaban su viaje de fin de curso. La breve visita duró desde el 19 de junio, a primera hora de la mañana hasta el atardecer del 21.



El *Hernán Cortés* entrando en Barcelona.

Los buques en que llegaron a la Ciudad Condal fueron el *Hernán Cortés*, —en el que iban alumnos de 1.º y 2.º—, y los de 4.º en tres corbetas de la 21.ª Escuadrilla de Escoltas: *Descubierta*, *Diana* y *Vencedora*. Tuvo lugar, asimismo, en Barcelona, la entrega de mando de la escuadrilla por el capitán de navío don José Daniel Romero Iglesias al de igual empleo don Pedro Fondevila Crespo.

C. B. V.



Barcelona.—El pasado 28 de mayo llegó a Barcelona la fragata escuela egipcia *Najim Al Zaffer*. La visita llamó la atención por cuanto la navegación se realizó de modo directo, Alejandría/Barcelona y vuelta.

La *Najim Al Zaffer* (*Descubierta*) junto a su gemela *El Nasser* (*Tiburón*) son buques de procedencia china —fragatas lanzamisiles clase *Jianghu I*— que se ordenaron a aquel país en 1982 y se recibieron, respectivamente, el 20-10-84 y 16-4-85, de los que la segunda visitó asimismo aquel puerto en 1986, 1991 y 1994. Como todos los destructores y fragatas egipcios ostentan marcas de costado comprendidas dentro del noveno centenar; en este caso, los 951 y 956.

Resultan un tanto pequeños (1.702 toneladas a plena carga, con 103,2 m de eslora y 10,8 de manga) habida cuenta de su proyecto y la cantidad de hombres que componen su dotación (193), a los que hay que sumar los 64 alumnos en viaje de prácticas, por lo que deben resultar algo incómodos, ya que presentan un ratio de 0,15 contra los habituales 0,05/0,07 de los buques modernos con habitabilidad según estándares OTAN/US Navy, aunque al respecto deba tenerse presente que los criterios de comodidad y habitabilidad resultan muy distintos entre culturas tan diferentes.

Por lo que respecta a su armamento están provistas de dos canastas dobles de misiles SSM (*Surface-Surface Missile*) Hai Ying 2 (*Dragón Volador*) —HY-2—, con guía radárica activa o infrarroja pasiva; su carga de combate es de 513 kg de alto explosivo, con un alcance de 80 km y un peso, longitud y velocidad de 3.050 kg, 7,4 m y 0,9 *mach*, respectivamente. Como armamento convencional están artilladas con dos montajes dobles de cañones China de 57/70 mm y 6 de 37, también dobles. El armamento antisubmarino está constituido por un par de morteros quintuples RBU 1200 y cargas de profundidad clásicas; poseen equipos para fondear unas 60 minas.

El conjunto de sensores electrónicos, parte actualmente más importante en todo buque, lo forman un radar de exploración aérea Type 765 y otro de superficie Eye Shield, en banda E, más los de búsqueda/dirección de tiro (Square Tie, banda I, con alcance de 40 millas) y control de fuego (Fog Lamp), a lo que debe añadirse un Decca en banda I para navegación. Además, para la guerra antisubmarina posee un sonar de casco para búsqueda activa y ataque. El capítulo llamado de guerra electrónica se estructura en torno a elementos ESM.

El aparato motor lo forman dos motores diesel tipo 12 E 390V, que proporcionan una potencia conjunta de 14.400 CV y a través de dos hélices dan al buque una velocidad máxima de 26 nudos; otra de crucero o económica de 15 nudos le concede una autonomía de 4.000 millas.

El sistema de combate se ha equipado recientemente con sistemas optrónicos, al tiempo de existir planes de modernización consistentes en la incorporación de un helicóptero SH-2G *Seasprite*, lo que comporta modificar la popa de estos buques, desmontando la superestructura de popa, desembarcar toda la artillería de aquella parte y dotarlos con una cubierta de vuelo adecuada.

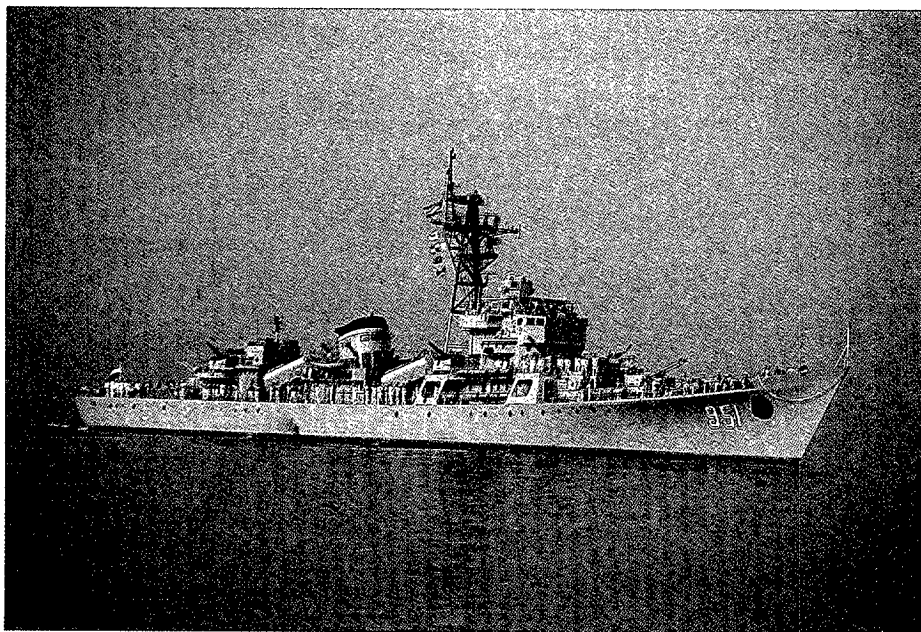
Contrariamente a lo publicado en diversos anuarios navales que confirmaban tal modificación el *Najim Al Zaffer* llegó a la Ciudad Condal con su anterior apariencia.

Comentar la llegada a España de este buque proporciona una ocasión excelente para dar una ojeada a las fuerzas navales egipcias. La Armada egipcia se ha nutrido tradicionalmente de compras y cesiones de buques de procedencia extranjera. Si en un primer momento sus buques fueron de factura británica, después de incorporarse Egipto al bloque llamado de «países no alineados» su flota quedó totalmente trufada de buques rusos o chinos. Como casos atípicos se pueden citar las dos corbetas tipo *Descubierta* españolas —séptima y octava respectivamente de la clase ex *Serviola* y *Centinela*—, un par de excelentes buques de diseño español, que se vendieron en 1984 a aquel país.

Pocas unidades de aquella Armada fueron construidas en astilleros propios. Tal vez las únicas excepciones algo importantes de tal afirmación sean las seis patrulleras misilísticas de la clase *October*, si bien, en este caso, pertenecen a un proyecto y tipo ruso.

Recientemente —los acuerdos se firmaron en 1994—, la Armada egipcia empezó asimismo a recibir buques procedentes de la Marina norteamericana.

La posición geoestratégica que ocupa Egipto en Oriente Medio ha condicionado notablemente la composición de su flota, la cual se ha estructurado



Fragata *Najim Al Zaffer*.

según el patrón clásico de poseer «un poco de todo». Los diversos anuarios navales coinciden en adjudicarles submarinos, buques para escolta de superficie, patrulleros misilísticos o artilleros, unidades de guerra de minas y flota anfibia. A ello hay que añadir los imprescindibles auxiliares y un centenar de embarcaciones de la guardia costera.

Por lo que respecta a los submarinos y unidades de guerra de minas, actualmente se construyen en Estados Unidos (Ingalls) dos submarinos de tipo 209 alemán para Egipto, así como ya deben estar en servicio (programado para junio de 1995) tres cazaminas con casco en GRP/PRFV, asimismo financiados con fondos del FMS.

Actualmente, la Armada egipcia está constituida por casi un centenar de buques de combate (exactamente 93), a los que deben añadirse 21 de uso auxiliar (remolcadores, etc.) y 95 embarcaciones del servicio de guardacostas. Operan desde diversas bases navales distribuidas en dos escenarios distintos: en el Mediterráneo se hallan enclavadas Alejandría (cuartel general), Abukir, Marsa Matruh y Port Said. En el mar Rojo, Hurghada (cuartel general) y Safaga, y en el golfo de Suez, en la propia Suez. El total de personal empleado es de unos 19.000, entre los que deben contarse unos 12.000 conscriptos, más otros 2.000 hombres en la guardia costera. El período de servicio en filas oscila entre uno y tres años, según especialidades y grados. No consta exista personal de sexo femenino.

Por tipos y clases, el censo actual de buques es el siguiente: seis submarinos de clase *Romeo*, de procedencia rusa y china, los cuales curiosamente han sido modernizados en los Estados Unidos (Tacoma), reequipándolos a base de misiles Harpoon y torpedos Mk-37 filoguiados; un destructor de procedencia inglesa, adquirido en 1955, que prestó servicio durante la segunda guerra mundial; dos fragatas de la clase *Knox* algo anticuadas pero aún útiles; otras dos fragatas de procedencia china —la *Najim Al Zaffer* y su gemela *El Nasser*—; dos corbetas de tipo español, mejoradas con sonar de profundidad variable, que se vendieron en 1984.

Por lo que se refiere a patrulleros misilísticos, un tipo de buque que en la Armada egipcia goza de gran predicamento dispone de 24 unidades (seis *Ramadán* británicas, construidas en la década de los 80; 18 anteriormente rusas, de tipo *Osa I*, *October*, *Hegu* y *Komar*). Por lo que respecta a patrulleras torpederas/artilleras, dispone de otras 18, también de procedencia rusa o china (seis *Shershen*, cuatro *Shangai II* y ocho *Hainan*). El capítulo de buques anfibios lo forman 20 buques, 14 procedentes de manos soviéticas y seis (lanchas de GRP/PRFV) norteamericanas. Los MCMV para la guerra de minas son todos de origen ruso, a excepción de los más recientemente construidos que son unidades asimismo en GRP/PRFV (Plástico Reforzado con Fibra de Vidrio); en total son 15 buques, más otros dos en construcción.

C. B. V.

Vigo.—Entre los días 14 a 21 de junio hizo escala en el puerto de Vigo el buque-escuela de Uruguay *Capitán Miranda*.

El buque fue construido en las astillero de Matagorda (Cádiz) en 1930, como buque planero de dos palos. Efectuó durante 40 años trabajos hidrográficos en la Marina de Uruguay, y en 1977 volvió a España para sufrir una completa transformación y convertirse en el actual buque-escuela, goleta de tres palos, a partir de 1978. Lleva el nombre del capitán de navío Francisco Miranda, descendiente de españoles, que llegaría a alcanzar el cargo de ministro del Consejo Supremo de Guerra y Marina de Uruguay en 1919.

Durante su estancia en el puerto de Vigo, los guardias marinas visitaron la Escuela Naval Militar de Marín y la ciudad de Santiago de Compostela. Asimismo, a bordo del buque se celebró una recepción, con la presencia de diversas autoridades civiles y militares de Galicia y de la ciudad de Vigo.

El buque, tras visitar diversos puertos del norte de Europa, hizo escala en Cádiz y Las Palmas antes de regresar a su país.

A. P. P.



Jornadas Farmacéuticas OTAN en Ferrol.—Durante la semana del 3 al 7 de junio se celebraron en el Hospital Naval de Ferrol las Jornadas Farmacéuticas OTAN.

El objetivo de estas reuniones es la homologación de los diversos medicamentos, dentro de las FAS de los países de la Alianza, para permitir un intercambio en caso de necesidad. Se ha tratado de elaborar el STANAG correspondiente, en el que se incluirán unos trescientos fármacos.

Es la segunda vez que se celebran en España estas jornadas, que se completaron con un recorrido turístico por Santiago de Compostela.

A. P. P.



Semana de las Fuerzas Armadas Zona Marítima del Cantábrico 1996.—Con motivo de la Semana de las Fuerzas Armadas, se celebraron diversos actos en la Zona Marítima del Cantábrico y en su cabecera, Ferrol. El Ejército de Tierra, Región Militar del Noroeste, organizó los actos principales en La Coruña, de acuerdo con el turno alternativo, que sigue con la Zona Marítima del Cantábrico.

El día 14 de junio se inauguró en el Centro Cultural y Social de la Armada la exposición de pintura naval «Almirante 96».

Durante la semana, diversos grupos de escolares ferrolanos y de colegios de la comarca recibieron bautismo de mar a bordo del patrullero *Bergantín* y de unidades del Tren Naval del Arsenal de Ferrol. En la zona de Doniños se impartió un curso de orientación para miembros del Tercio Norte, con la colaboración del Patronato de Deportes del ayuntamiento ferrolano.

El sábado día 8 de junio la banda de música del Tercio Norte ofreció un concierto en el cantón de Molins de Ferrol, 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.

Durante los días 8 y 9 se mantuvo una jornada de puertas abiertas en el arsenal militar, Escuela de Energía y Propulsión, Museo Naval, Escuela de Transmisiones y Electrónica en Vigo, Escuela Naval Militar en Marín y Estación Naval de La Graña.

A. P. P.

Disposiciones oficiales

Tarjeta de identidad militar.—La Instrucción núm. 79/1996, de 18 de abril (BOD núm. 96), del jefe del Estado Mayor de la Armada, establece las normas para la concesión, renovación y anulación de la tarjeta de identidad militar modelos «A» y «B» para personal de la Armada.



Vestuario.—La Instrucción número 100/1996, de 24 de mayo (BOD núm. 118) del jefe del Estado Mayor de la Armada, regula la composición y uso de uniforme de campaña del Cuerpo de Infantería de Marina.



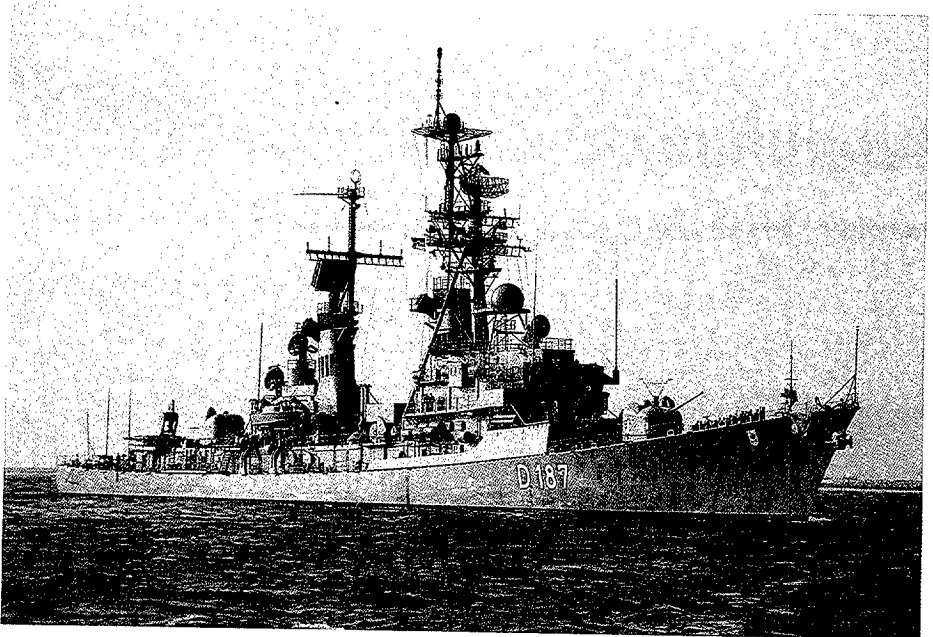
Plantillas.—El Real Decreto 1534/1996, de 26 de junio (BOD núm. 127), establece las plantillas de las Fuerzas Armadas para el ciclo 1996/1997.

G. Y.

EXTRANJERO

Alemania

Nueva fragata.—La fragata *Bayern*, tercera de la clase *Brandenburg* (tipo 123), ha sido entregada a la Marina alemana después de haber finalizado sus pruebas de mar en la primavera de este año. La *Bayern*, tercera de una serie de cuatro, ha sido precedida por las *Brandenburg* y *Schleswig-Holstein*, que entraron en servicio en 1994 y 1995 respectivamente. El diseño de estos buques, de 4.490 toneladas, ofrece una baja firma radar, además de ser extraordinariamente robusto gracias a un refuerzo de 1,2 m que la recorre a lo largo del 80 por 100 de la eslora, a la altura de la cubierta principal. Además de ocho misiles antibuque Exocet, estas fragatas cuentan con un lanzador vertical para 16 SAM Sea Sparrow y 21 lanzadores RAM 21. Otras armas dignas de reseñar son el cañón de 76 mm Oto Breda, un montaje doble de 20 mm y cuatro tubos lanzatorpedos.

Destructor *Rommel*.

Los últimos destructores.—Los tres últimos destructores de la Marina alemana, *Lütjens*, *Mölders* y *Rommel*, han sido retirados recientemente del servicio para revisarles su instalación de vapor de 1200 lb, después de una serie de problemas sufridos por el *Lütjens*, que lo dejaron sin propulsión en Devonport (Gran Bretaña), debiendo ser remolcado hasta Kiel. Estos buques, que fueron construidos en los Estados Unidos a finales de la década de los 60 como una continuación de la clase *Charles Adams*, tienen en teoría una vida operativa de 30 años, y son los únicos capaces de lanzar el misil *Standard SM-1MR* en la Marina alemana, estando previsto su relevo por la nueva fragata AAW tipo 124 a comienzos de la próxima década. Recientemente les fue instalado el sistema de defensa de punto RIM-116.

Australia

Compra de un submarino.—Un submarino ruso clase *Foxtrot* o *Proyecto 641K*, de acuerdo con la denominación rusa, perteneciente a la Flota del Pacífico, ha sido adquirido por un particular australiano. El submarino de 2.485 toneladas, ha realizado un viaje de siete semanas desde Vladivostok hasta Sidney, distantes 4.500 millas, y formará parte del Museo Nacional Marítimo en esta última localidad. El buque, al que le han sido inutilizados sus tubos lanzatorpedos, no es el único submarino ruso mostrado al público en occidente, ya que otro idéntico se encuentra amarrado en Londres, en el río Támesis, mientras que un *Julieta* o *Proyecto 651* puede ser visto en Helsinki, un *Zulu* o *Proyecto 613* fue adquirido por Holanda y al menos un *Whiskey* o *Proyecto 613* se exhibe en Suecia, en recuerdo del incidente del *Whiskey on the rocks*.

China

Duplicado del «Alliance».—La Marina china ha recibido recientemente el buque de investigación oceanográfica *Ta Kuan*, que construido en los astilleros de Fincantieri de Muggiano, en La Spezia, es una réplica fiel del buque de investigación de la OTAN *Alliance*, que tiene su base en este puerto italiano. El *Ta Kuan*, aunque pertenece al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, tiene su dotación formada por personal de la Marina de Guerra y su principal cometido es el trazado de campos sonoros en las proximidades de las aguas de Taiwán. Para ello, su planta propulsora de 5.100 CV es diesel eléctrica, similar a la de un submarino, con objeto de reducir sus ruidos al máximo posible. El buque cuenta con todo tipo de laboratorios, así como un sonar de barrido lateral EM 1200.

Dinamarca

Finalizada la clase «Flyvefisken».—Con la entrada en servicio del *Soloven*, finaliza la construcción de esta numerosa serie de patrulleros polivalentes de 450 toneladas y 35 nudos de velocidad, cuya construcción se inició en 1989 y cuyas unidades han ido entrando en servicio a razón de dos por año. Con sus cascos realizados en GRP, estos buques pueden ser configurados de acuerdo con su cometido, pudiendo actuar de buque de MCM, patrulleros, salvamento, lanzamisiles, hidrográficos y minadores, realizándose el cambio de configuración en cuestión de horas gracias a una serie de anclajes y ajustes preinstalados que permiten el asentamiento de un cañón de 76 mm, ocho misiles Harpoon o el de un contenedor con equipos de hidrografía.

Estados Unidos

Finalizada una serie de trece patrulleros.—La Marina de los Estados Unidos ha finalizado la construcción de una serie de trece patrulleros clase *Cyclone* de 328 toneladas y 35 nudos de velocidad, diseñados para operaciones especiales, al poder albergar, además de su dotación de 28 hombres, a ocho SEAL (*Sea Air Landing*). Estos buques, que llevan el nombre de vientos, son los más pequeños de la Marina estadounidense mandados por un oficial patentado. Su armamento lo componen seis misiles Stinger de defensa de punto, y tres montajes dobles de 25 mm, 12,7 mm 7,62 mm, además de un lanzagranadas Mk-19 de 40 mm. Un ejemplo de sus buenas prestaciones marineras es el viaje que realizaron hace unos meses el *Typhoon* (PC-5) y el *Cyclone* (PC-1) a Europa, luciendo un curioso pintado de camuflaje en tres tonos distintos.



Pruebas de mar del helicóptero experimental «K-MAX».—La Marina norteamericana ha evaluado en la mar el revolucionario helicóptero *Kaman*, *K-MAX*, a bordo del buque de aprovisionamiento *Santa Bárbara*, y el portaaviones nuclear *Enterprise* en las proximidades del cabo Virginia. El *K-MAX* es un helicóptero ligero que, entre otras singularidades, cuenta con dos rotores concéntricos, con lo que elimina el rotor de cola y aumenta su eficiencia en aprovisionamiento vertical, VERTREP, hasta el punto de poder trasladar una carga de 2.700 kilos con el mínimo costo. Las especiales características del diseño de su cabina y su estrecho fuselaje permiten el alojamiento de un solo piloto con una excelente visión por ambos lados.

Fracaso de un diseño.—Las dos unidades de la clase *Maury* (T-AGS-22) han sido dadas de baja en la lista oficial de buques de la Marina de los Estados Unidos con menos de 10 años de vida. El *Maury* entró en servicio en marzo de 1989 y su gemelo, el *Tanner* un año más tarde, sirviendo ambos en el *Military Sealift Command* en tareas oceanográficas levantando cartas del fondo marino, gracias al sistema de investigación topográfico denominado AN/SQN-17. Estos dos buques, de 16.000 toneladas de desplazamiento, para poder trabajar correctamente, se veían obligados a lastrarse con 7.340 toneladas de agua, obteniendo así el calado adecuado para su sonar de barrido lateral. Una grave avería en su sistema propulsor causó su baja definitivamente, pasando tres años después a integrarse en la Escuela de Náutica del estado de Maine.

Holanda

Submarinos en venta.—La Marina holandesa ha ofrecido públicamente en venta sus dos submarinos clase *Zwaardvis*, dados de baja en 1994 y 1995, respectivamente, después de 22 años de servicio, y a los que se les calcula una vida activa de trece años más, dado su excelente estado de conservación. Los submarinos, que han sido ofrecidos a varias naciones del sureste asiático y de Sudamérica, aún no han encontrado comprador, al igual que los cuatro submarinos clase *Upholder* de la Marina británica que han sido ofrecidos a Canadá y Chile. Por el contrario, Singapur ha mostrado interés en la adquisición de un submarino sueco clase *Sjöormen*, recientemente pasado a la reserva al cumplir 30 años de servicio.

India

Reconversión de una fragata.—La última de las fragatas clase *Leander* de la Marina británica, la HMS *Andromeda*, fue transferida recientemente a la Marina india después de sufrir durante doce semanas una serie de modificaciones que le han permitido instalar el sistema SAM Sea Wolf con un lanzador séxtuple. La fragata, rebautizada como *Krishna*, ha sido desprovista de su director de tiro tipo 910, los cuatro misiles Exocet, dos lanzadores triples de torpedos A/S y cuatro montajes de 20 mm, armamento innecesario dada su transformación en buque-escuela, cometido muy adecuado, dada la similitud de su planta propulsora de vapor, idéntica a la de las seis *Leander* construidas en la India y a la de las más avanzadas fragatas clase *Godavari*.

Nueva Zelanda

Pruebas de mar de la primera fragata «Anzac».—La fragata *Te Kaha*, primera de una serie de dos de la clase *Anzac* y que corresponde a un diseño

MEKO 200, ha comenzado sus pruebas de mar previas a su entrega definitiva el próximo año. La fragata, que fue botada en julio de 1995, a diferencia con las ocho australianas de la misma clase, lleva un armamento diseñado para realizar patrullas oceánicas y, aunque tiene prevista la instalación de armamento anti-submarino, entrará en servicio con sólo ocho lanzadores verticales Sea Sparrow SAM y un montaje de 127 mm Mk-45 Mod. 2. La Marina neozelandesa aún no ha decidido qué helicóptero debe adquirir para estas dos fragatas y las *Leander* que ya posee y que estarán en servicio durante al menos diez años más.

Polonia

Adquisición de una corbeta.—Con la entrada en servicio de la corbeta *Grom*, última de una serie de tres unidades clase *Sassnitz*, perteneciente a la desaparecida Marina Democrática alemana y cuya construcción ha sido completada en los astilleros de Gdansk, la Marina polaca adquiere su última unidad en este siglo, aunque pretende iniciar la construcción de una serie de cuatro unidades de 100 toneladas, basadas en el diseño de la corbeta *Kaszub* y que llevarían armamento occidental. La clase *Sassnitz* originalmente llevaba ocho misiles rusos SS-N-25, aunque hasta ahora los esfuerzos por adquirir misiles occidentales no han dado fruto, por lo que de momento el armamento de la corbeta *Grom* se limita a un cañón de 76 mm a proa y otro de 30 mm a popa, además de un lanzador SAM MTU-40 Fasta-2.

Reino Unido

Fragata utilizada como blanco.—La Marina británica cuenta con una de las tres fragatas clase *Koni*, perteneciente a la extinta Marina Democrática alemana, y que fueron construidas por la Unión Soviética entre 1978 y 1986. El buque, bautizado *Rostock*, no encontró compradores entre las Marinas bálticas, y puede ser visto amarrado en Portsmouth, donde está previsto utilizarlo como buque blanco junto con la fragata *Sirius* de la clase *Leander*; no obstante, la fuerte oposición de los grupos ecologistas locales ha impedido, de momento, que finalice sus días hundido en el mar del Norte. El buque conserva sus equipos originales, excepto el lanzador de misiles SAM SS-N-4, que fue desmontado y enviado a Rusia ante la insistencia de las autoridades navales de esa nación.

Rusia

Cambio de nombre.—La tercera y última fragata de la clase *Neutrashimy* (tipo 1154), bautizada inicialmente *Tuman*, ha visto cambiado su nombre a *Let Rossiyskomy Flota*, al coincidir su botadura en 1996 con el 300 aniversario de

la fundación por Pedro el Grande de la Flota del mar de Azov. La construcción de este buque se inició en 1990 en los astilleros Yantar de Kaliningrado, y la lentitud de los trabajos se ha debido a la falta de disponibilidad de recursos financieros. La segunda fragata de la serie, aún en fase de finalización, fue botada en 1991 como *Nepristupny*, pero también ha visto su nombre cambiado por el de *Yaroslav Murdry*, dentro de la política de nombrar a los buques con nombres de personajes famosos de su historia.

Taiwán

Programa de adquisición de fragatas.—La Marina de Taiwán ha iniciado un ambicioso proyecto de adquisición de 25 fragatas, para potenciar su flota y sustituir a los 17 destructores de procedencia americana clase *Fletcher* y *Fram*, construidos en la segunda guerra mundial, que figuran en su lista oficial de buques. Para ello ha obtenido de los Estados Unidos la cesión de seis fragatas clase *Knox*, tres en 1993 y el resto en 1995, iniciando simultáneamente la construcción de siete fragatas *Oliver Hazard Perry* (FFG-7) en los astilleros de Kaohsiung, de las que las cuatro primeras han entrado en servicio y el resto lo irán haciendo hasta 1998. En Francia ha encargado la construcción de seis fragatas «stealth» clase *Lafayette* y, por último, espera obtener de los Estados Unidos un último lote de seis fragatas clase *Oliver Hazard Perry* en los próximos cuatro años.

J. M. T. R.

MARINA MERCANTE

Seguridad marítima

A partir del primero de julio pasado empezó a regir una nueva directiva comunitaria, la 95/21C del Consejo, de fecha 19 de junio de 1995, que versa acerca del cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y trabajo a bordo de los buques de la Marina Mercante. Estas regulaciones afectarán a todos los buques y sus tripulantes que utilicen los puertos comunitarios o las instalaciones situadas en aguas que estén bajo la jurisdicción de los Estados miembros de la Unión Europea.

Según han señalado fuentes de la Marina Mercante, se considera que esta normativa consiste, esencialmente, en hacer obligatorias la mayor parte de las medidas contempladas en el denominado Memorándum de París, adoptado en

1982 entre naciones comunitarias y no comunitarias para reducir de modo significativo el número de buques con características inferiores a las normas aplicables, reforzando el cumplimiento de la legislación internacional y comunitaria sobre la seguridad marítima y, en este sentido, dicha directiva obliga a cada Estado a inspeccionar, como mínimo, un 25 por 100 de los buques extranjeros que hayan tocado puerto durante un año. Cuando las deficiencias sean peligrosas para la seguridad, la salud o el medio ambiente, la autoridad competente del Estado del puerto puede inmovilizar el buque o detener la operación en la que se hayan observado deficiencias. En el caso de inmovilización del buque en cuestión, el armador cubrirá todos los costes de la inspección.

Los buques objeto de la inspección se elegirán de forma aleatoria, aunque siguiendo un criterio lógico de selección, teniéndose en cuenta el tipo de barco, su bandera, edad, etc., es decir aquellos barcos que acumulen mayor número de elementos para detectar alguna deficiencia. Asimismo, se establecen los criterios mínimos para la labor de los inspectores y se definen sus límites de actuación.

También, y a partir del 1 de julio último, ha entrado en vigor el Código ISM (*International Safety Management Code*) o Código Internacional de Gestión de la Seguridad, cuyo objetivo es proporcionar una norma internacional sobre gestión para la seguridad operativa del buque y prevención de la contaminación. Igualmente, ha de garantizar la seguridad marítima y evitar tanto las lesiones personales o pérdidas de vidas humanas como los daños al medio ambiente, concretamente al medio marino y a los bienes.

J. L. T.

Futuro del cabotaje marítimo

Según una información publicada en el número 726 de la revista «Ingeniería Naval», el Comité de las Regiones de la Unión Europea ha elaborado un proyecto de dictamen sobre la comunicación, titulada «El transporte marítimo de corta distancia, perspectiva y desafíos», en el que se subraya el papel positivo que este transporte de corta distancia puede desempeñar en la búsqueda de un desarrollo más equilibrado de los diversos medios de transporte puestos al servicio de los intercambios comunitarios.

El dictamen considera de urgente necesidad paliar el elevado coste de este tipo de transporte, con objeto de que pueda desempeñar plenamente su papel en el reparto de los tráficos, según los modos de transporte y con la doble preocupación equilibrada del territorio. Asimismo, la realización de un mercado único y, en especial, del de corta distancia o cabotaje, está ampliamente condicionada por la adopción de normativas que sitúen a los fletadores y armadores en las condiciones de los mercados competitivos.

Finalmente, el comité propone completar la definición de armador comunitario y reflexionar en el interés de crear la bandera «Europa».

J. L. T.

Centro Regional de Coordinación y Salvamento de Bilbao

Desde el mes de febrero de 1996 están en servicio las nuevas instalaciones del Centro Regional de Coordinación de Salvamento Marítimo del Cantábrico Oriental, ubicadas en el puerto de Bilbao.

El centro se integra, dentro de la política marítima del Estado, formando parte del Plan Nacional de Salvamento Marítimo aprobado en 1994. Sus funciones básicas son: vigilancia y prevención de accidentes marítimos, vigilancia y control del tráfico marítimo, en particular en los accesos al puerto de Bilbao, coordinación de salvamento marítimo, control y lucha contra la contaminación marina, control de las actividades marítimas y emergencias portuarias, avisos de seguridad marítima a la navegación, y apoyo e información a la Administración marítima y otras instituciones.

La zona de responsabilidad se extiende a los 360 kilómetros de costa de las provincias de Santander, Vizcaya y Guipúzcoa. Cuenta con diversos medios de comunicaciones, radiogoniómetro, estación meteorológica, y dos radares en las bandas X y S con alcance de 30 millas en aproximación al puerto de Bilbao. Como medios propios de salvamento tiene asignadas las lanchas *Salvamar el Puntal* y *Salvamar Monte Gorbea*, el buque de salvamento de altura *Golfo de Vizcaya* y el helicóptero *Helimer Cantábrico*.

Las nuevas instalaciones están en el extremo del muelle de Santurce, en posición central de las instalaciones portuarias del abra bilbaína.

A. P. P.

CONSTRUCCIÓN NAVAL

Astilleros medianos y pequeños

Desde el pasado mes de marzo del año actual se ha apreciado un alza considerable en la demanda de nuevas construcciones en los denominados pequeños y medianos astilleros, ya que se ha alcanzado una contratación de 41 barcos, lo que representa el 86 por 100 de la capacidad total del sector. De estos nuevos contratos, repartidos entre once astilleros, 14 buques son para armadores nacionales y 27 para armadores extranjeros.

Tras una larga fase de atonía en la construcción naval, con las crisis de los años setenta y ochenta, cuyas consecuencias trajeron los correspondientes ajustes aplicados a partir de 1981, se modificó el plan de reconversión con la creación de una sociedad que agrupó a todos los pequeños y medianos astilleros, que se denominó SORENA. Posteriormente a ello, y ante la necesidad de que una sociedad coordinase las actuaciones derivadas de los acuerdos entre SORENA y la Administración central y los sindicatos, se formó en 1985 la PYMAR (Pequeños y Medianos Astilleros) con objeto de gestionar los intereses de éstos. Una vez rebasado el grave bache de los años 1991 y 1992, empezó a producirse una mayor demanda, hasta llegar a la situación positiva que hemos reseñado, desde marzo último.

¿Cuáles han sido los factores que han propiciado este aspecto positivo? Uno de ellos ha sido, sin duda alguna, la fuerte inversión en tecnología para elevar los niveles de competitividad. Así, durante el período 1985-1993 se han invertido más de 19.000 millones de pesetas para mejorar las instalaciones, y de esta manera poder implantar nuevos sistemas informatizados de diseño, gestión, planificación e innovaciones tecnológicas productivas. Pero hay que señalar que estas inversiones aún no han finalizado, pues para el período 1994-1999 está previsto invertir algo más de 6.000 millones en investigación y desarrollo, mediante acciones de formación y mejora en diversas áreas.

Otro factor de gran importancia ha sido el económico, ya que el principal problema con que se encontraba el sector de la construcción naval era la falta de estructuras financieras. A este respecto, los PYMAR subrayan que en España no existe banca pública, y la banca privada ha destruido los denominados departamentos de *shipping* y no están preparados, desde el punto de vista técnico, al carecer de conocimientos. Pues bien, como respuesta a este grave problema de la construcción naval, PYMAR ha creado un Fondo Patrimonial de Garantías, constituido por astilleros públicos y privados con objeto de facilitar la contratación de buques por medio de un sistema de finanzas participado por los astilleros españoles. Sin embargo, y pese a que este fondo se estableció en 1988, estuvo sin actividad durante tres años, pero a partir de 1991 empezó a funcionar como soporte de las garantías que ha de ofrecer cada astillero por las cantidades recibidas del armador, y a partir de 1994 amplió sus competencias, quedando constituido en un sistema total de garantías.

En consecuencia, este Fondo Patrimonial de Garantías se ha convertido en una herramienta de gran utilidad para la construcción naval española y ha logrado, también, el respaldo de los gobiernos de algunas comunidades autónomas, como Galicia, Andalucía y Asturias.

Hasta ahora, el fondo ha avalado más de cincuenta operaciones, sin que haya tenido que intervenir. Su solidez y solvencia se traducen en que entidades privadas de categoría internacional han aceptado directamente sus garantías sin necesidad de la mediación de ninguna entidad financiera.

J. L. T.

MARINA DE PESCA

Proyecto Halios

La fase C del Proyecto Halios pretende impulsar la modernización de nuestra flota pesquera. Este proyecto, aprobado en 1988, dentro del Proyecto Eureka, consta de tres fases: las dos primeras, A y B, ya finalizadas, han tenido como objetivo el desarrollo de tecnologías para aplicar a los pesqueros del futuro y, posteriormente, para desarrollar el diseño de familias de buques de pesca y la construcción de algún prototipo. La fase C, que comenzó en 1993, está destinada a la construcción de algunos prototipos. Según informa la revista «Mar», su finalidad principal consiste en impulsar las propuestas empresariales y las pruebas de prototipos innovadores. En estos momentos se puede decir que de las dieciocho propuestas que se recibieron en un primer momento para prototipos de buques, encaminadas a renovar nuestra flota de bajura, se eligieron previamente seis, y finalmente se seleccionaron tres prototipos tras un análisis exhaustivo de sus estudios de definición, en los que han primado ciertas cualidades, como grado de innovación, parámetros sobre el medio ambiente marino, calidad de vida para la tripulación y rentabilidad. Las tres propuestas aprobadas corresponden a:

- Un buque *swath* para la pesca de bajura, que plantea un pesquero que por la general disposición de su casco logrará una mayor velocidad con la misma potencia. Permite, además, acudir a caladeros más lejanos e incorpora muchas ventajas de comodidad en todos los órdenes.
- Un pesquero de bajura al cerco, que tiene como finalidad construir un buque para tipos de pesca complementarios que pueda explotarse al menos once meses al año.
- Un palangrero, que supone la construcción de un buque con notables mejoras respecto a la rentabilidad y seguridad.

España es la nación europea con mayor número de buques de pesca, pero su flota está constituida por barcos que en su mayoría han superado con creces su vida útil. Ante este marco, se consideró que el Proyecto Halios era una oportunidad para modernizar nuestra flota. La sociedad que gestiona este proyecto es la SOERMAR, creada por PYMAR como sociedad gestora específica para que se dedique exclusivamente al Proyecto Halios, que nace dentro del Programa Eureka, creado en 1985 a iniciativa de Francia con objeto de promover una gran red de alianzas entre los industriales europeos en los campos

de las altas tecnologías. El Proyecto Halios completo abarca diez áreas de actuación. Las nueve primeras corresponden a la fase A-B, mientras que la última es en sí la fase C.

J. L. T.

Foro Científico sobre Pesca

A finales del pasado mes de marzo se reunió en la Casa del Mar de Barcelona el I Foro Científico sobre Pesca Española en el Mediterráneo, en el que se debatieron aspectos relacionados con la ecología de los recursos, su explotación, métodos de evaluación, socio-economía y procedimientos de gestión.

Esta iniciativa ha sido promovida por investigadores del Instituto Español de Oceanografía y del Instituto de Ciencias del Mar de Barcelona, con el fin de facilitar el debate que permita a biólogos, economistas y sociólogos analizar los problemas de investigación y gestión de la pesca española en el Mediterráneo, y su creación responde a la necesidad de contar con un marco estable de comunicación científica donde puedan ser revisadas las investigaciones en curso. Este foro se estructura a la manera de los ya existentes en otras pesquerías que se han demostrado eficaces para la gestión de recursos y para el progreso científico. Se reunirá una vez al año.

J. L. T.

Campaña del Bonito 1996

A primeros del mes de junio comenzó la campaña bonitera del año 96, que se extenderá hasta finales del mes de septiembre (véase *Comisiones y colaboraciones*, REVISTA GENERAL DE MARINA, junio).

La pesquería comienza al norte de las Azores, para irse acercando a las costas españolas y francesas y terminar en la proximidades de Bretaña.

Dada la importante participación de pesqueros españoles, éstos estarán apoyados por los patrulleros de la Armada *Chilreu*, *Serviola* y *Atalaya*, y el remolcador *Mahón*. Asimismo, el Instituto Social de la Marina, fleta el buque *Investigador*, con un equipo médico y buceadores para auxilio de los pesqueros que lo necesiten. También la Junta de Galicia aporta los buques *Valdivia* y *Serra de Santiago* para las mismas funciones.

Uno de los puertos más importantes, por la participación de pesqueros y por ser de las lonjas principales para la comercialización de las capturas, es el lucense de Burela, cuyo ayuntamiento ofreció el pasado mes de mayo la Bandera de Combate al *Chilreu*.

Por parte de la UE ha sido fletado para los cuatro meses de campaña el *Northern Desire*. Con este buque, inspectores de pesca comunitarios vigilarán las redes a la deriva usadas en el Atlántico durante la campaña. Los inspectores, sin competencia para hacer sus comprobaciones a bordo de los pesqueros, mantendrán comunicación directa con las secretarías de Pesca de los países afectados (Reino Unido, España, Irlanda, Francia, Portugal e Italia) y reclamarán la presencia de inspectores del país correspondiente cuando se sospeche que un buque faena irregularmente.

Este buque extenderá la zona de control al Mediterráneo, a la zona entre Baleares y Cerdeña, donde ya se registraron en años pasados infracciones por parte de pesqueros italianos, que calaban redes de deriva con longitudes muy superiores a los 2,5 kilómetros, que es el máximo autorizado.

A. P. P.

Campaña de investigación «Flemish Cap 0696»

El buque oceanográfico *Cornide de Saavedra*, de la Secretaría General de Pesca Marítima, inició el 21 de junio la campaña de investigación «Flemish Cap 0696».

La campaña, en la que participaron miembros del Instituto de Investigaciones Marinas, Instituto Español de Oceanografía e Instituto Portugués de Investigación Marítima, tuvo como objetivo la estimación de la biomasa de peces en el banco y un muestreo detallado sobre el bacalao, gallineta, platija y fletán negro.

El banco Flemish Cap se encuentra en la zona NAFO 3M, a unas 300 millas al este de Terranova y por fuera de las 200 millas de las costas canadienses. La campaña se prolongó hasta el 23 de julio.

Durante la preparación de la campaña, el buque permaneció atracado en Vigo, en el muelle de la ETEA.

A. P. P.

ECOLOGÍA MARINA

Sustancias tóxicas bioacumulativas

Con motivo de la Conferencia Intergubernamental sobre Contaminación Marina por Fuentes Terrestres, organizada en Washington por las Naciones Unidas, un grupo de científicos ha hecho público el siguiente manifiesto:

«Los abajo firmantes, profesionales médicos y científicos, queremos manifestar nuestra gran preocupación por los efectos perjudiciales que los compuestos orgánicos persistentes (POPs) están ocasionando en las funciones básicas de los seres vivos, incluidos los humanos. Los POPs representan una amenaza única debido a su larga persistencia en el ambiente, normalmente unida a su estructura química sintética, que afectan a los organismos vivos en diferentes formas, a las que apenas están adaptados a vivir.

Los POPs han afectado ya a muchas poblaciones de animales silvestres. Esto ocurre a través de la cadena alimentaria, desde plantas a pájaros, peces, reptiles y mamíferos. Entre los efectos producidos se encuentran disminución de la fertilidad, infertilidad, defectos en el nacimiento y en el crecimiento, cáncer, anomalías en el comportamiento, supresión del sistema inmunitario y alteraciones en el comportamiento sexual. Existen numerosas evidencias que sugieren que muchos de estos efectos se están observando en humanos expuestos a POPs.

Los organohalogenados, especialmente los organoclorados, son fuente principal de POPs. Esta clase comprende plaguicidas, compuestos químicos industriales y productos de consumo, así como productos secundarios que se generan en distintos procesos. Los POPs se transportan a través de la atmósfera y el mar, y se encuentran en concentraciones significativas en regiones polares remotas. En consecuencia, los POPs representan *una amenaza global para todo el planeta, incluida la salud humana*.

En un pasado no muy lejano se ha llevado a cabo una acción limitada a determinados POPs, como el DDT y otros plaguicidas, PCBs y CFCs, pero este planteamiento ha fallado.

Es urgente y prudente establecer una acción global para eliminar los vertidos, emisiones y pérdidas de POPs al ambiente. Esta acción sólo puede ser efectiva si se acuerda internacionalmente y es legalmente vinculante.

Los elementos clave de esa acción global deberán ser:

- Parar el empleo de los POPs, dando prioridad a la eliminación de los compuestos organoclorados.
- Siempre que sea posible, y dentro de un período de tiempo fijado, sustituir con sistemas de producción limpios, incluyendo cuando sea conveniente el uso de sustancias no persistentes.
- Estimular la investigación, siendo la prioridad principal la búsqueda de alternativas al empleo de cualquier POP cuando no exista en la actualidad.»

Digamos, para terminar, que tres de los firmantes del manifiesto que hemos reproducido desarrollan sus laudables trabajos en España, a saber: don Eduardo Rodríguez-Faure, del Departamento de Farmacología del Consejo Superior de Investigaciones Científicas; don Nicolás Olea, del Laboratorio de Investiga-

ciones Médicas de la Universidad de Granada, y don Manolis Kogevinas, del Departamento de Epidemiología y Salud Pública del Instituto Municipal de Investigación Médica de Barcelona.

J. L. T.

CULTURA NAVAL

Día de las Fuerzas Armadas 1996 en Barcelona

Para conmemorar el día de las Fuerzas Armadas en el presente año de 1996, en la región pirenaica oriental, y al igual que en el pasado año, fueron organizados diversos actos entre los que caben citar algunos relacionados con la Armada y los buques.

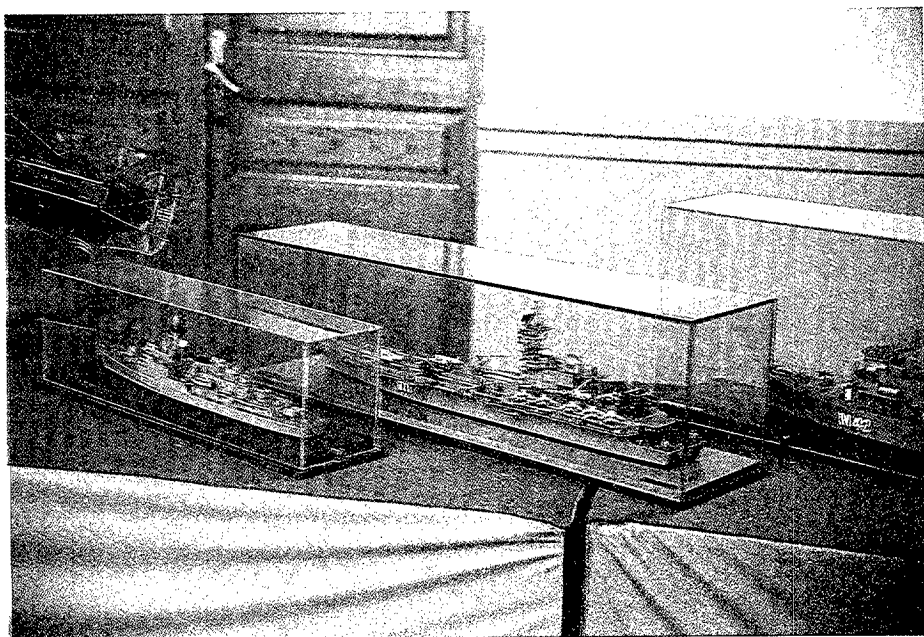
Durante los días 7 al 16 de junio, en el atrio y escalera noble del edificio del Gobierno Militar tuvo lugar una interesantísima exposición de distintos elementos, materiales y modelos militares. En ella se pudo contemplar una variadísima muestra de modelismo, destacando una colección de armaduras a escala reducida, diversos ferrocarriles militares, documentos y divisas varias, soldados de todas las armas y épocas y una magnífica muestra de artillería a escala reducida.

Por lo que se refiere a la Armada y sus buques, figuraban en la citada exposición varios modelos navales, tanto de buques modernos como de época, entre los que destacaban un navío de 74 cañones, una galera y otro navío del siglo XVIII. En cuanto a buques más actuales, destacaban una reproducción navegable radiocontrolada de la fragata *Cataluña*, junto a un trío de magníficos modelos del portaaviones *Príncipe de Asturias*, corbeta *Diana*, y cazaminas *Guadalmedina*, todos obra del mismo modelista.

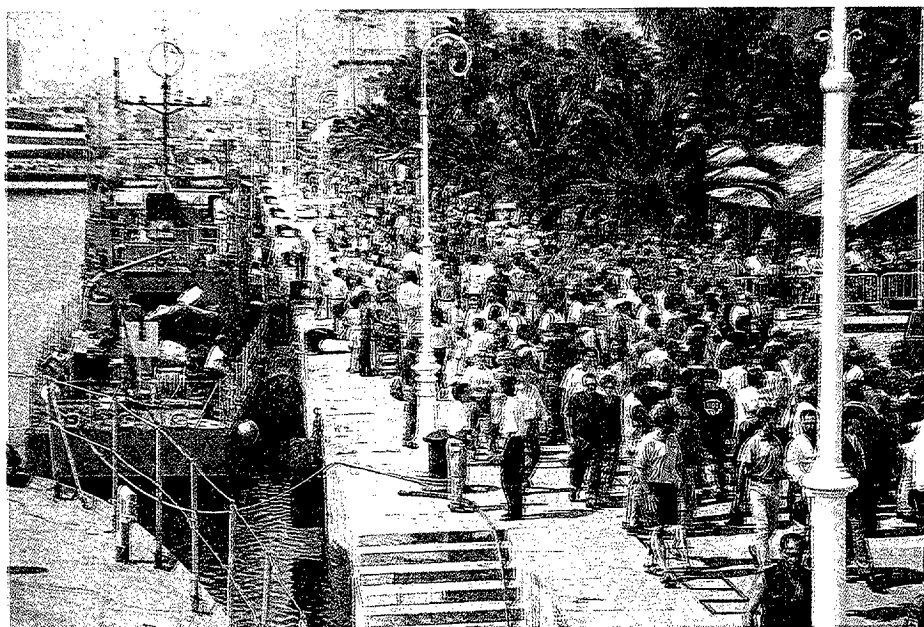
La exposición permaneció abierta al público en general todas las tardes, reservándose las mañanas para colegios y escuelas, previa solicitud de visita. El número de visitantes fue muy elevado, superándose la cifra del año anterior.

En un emocionante acto encuadrado dentro del tal día, en el acuartelamiento del Bruc, y con el deseo de facilitar el desplazamiento de los familiares de los reclutas, evitándoles llegarse hasta el campamento de Sant Climent Sesebes, se realizó un solemne acto de Jura de Bandera el día 14 de junio.

Por lo que respecta al Día de Puertas Abiertas, el domingo 16 de junio, los actos tuvieron lugar en el más ciudadano de los muelles, abierto completamente a la ciudad, el muelle de Bosc i Alsina, en el cual se instalaron muchas tiendas de campaña de gran tamaño, que mostraban diversos materiales, uniformes y servicios, así como una torre en mecanotubo desde la que un grupo de tropa escogida realizaban diversos ejercicios. En las aguas de la dársena



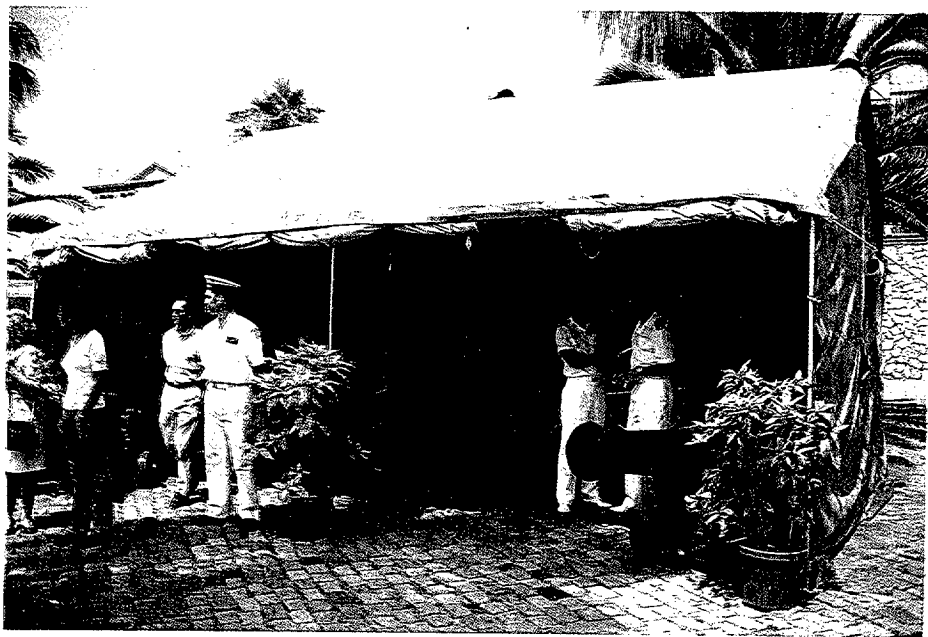
Modelos realizados en papel y cartón.



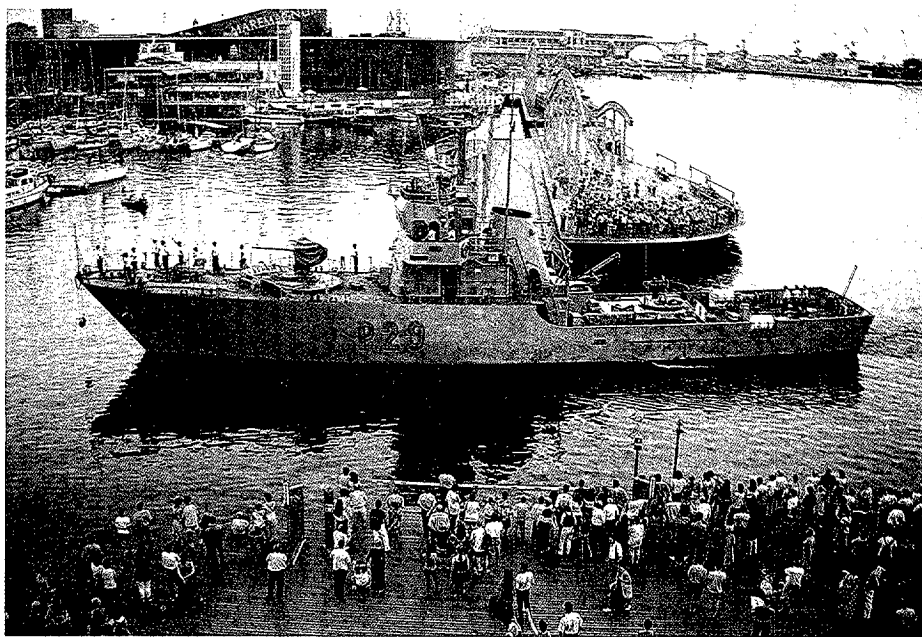
El público.



Exhibición de los GOEs.



Pabellón de la Armada.



El *Deva* entrando en puerto.

unas lanchas neumáticas de los GOE, así como el correspondiente grupo de GOEs, realizaron diversos ejercicios de recogida de comandos en marcha.

La Armada contribuyó con la presencia de los dos patrulleros *Deva* y *Alcanada*, junto a una lancha *Duarry* RIB, una balsa de salvamento y diversos vídeos sobre la actividad y funciones de la Armada, así como varios aspectos de la vida del marino. Por cierto, fue la primera vez que se abrió la pasarela que une las instalaciones del llamado port Vell (puerto Viejo) con la puerta de la Paz para permitir el paso de buques de guerra, en esta ocasión de los patrulleros referidos.

Los actos de dicho día comenzaron oficialmente a las 1130 con el izado de la bandera, para finalizar a las 1900 con el momento solemne de su arriado y homenaje. Tanto en uno como en otro caso actuaron la banda de cornetas y tambores del IPE (Instituto Politécnico del Ejército).

C. B. V.

Primer premio de Pintura Naval «Almirante» 96

Se celebró en la ciudad de Ferrol el primer premio de Pintura Naval «Almirante» 96, organizado por el Grupo Cultural ANCLA, que preside el

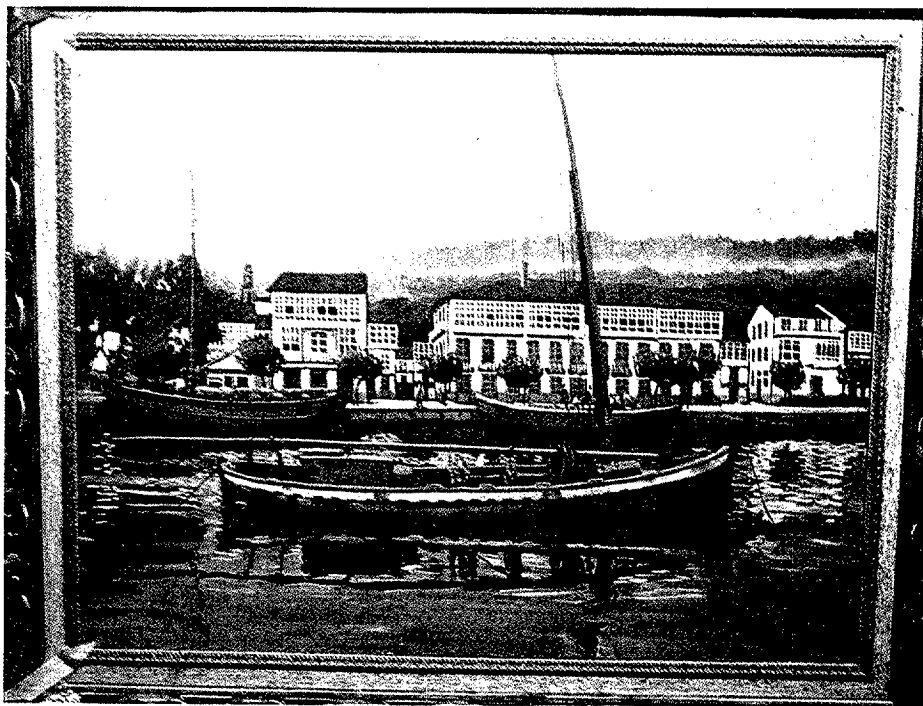
contraalmirante jefe del Estado Mayor de la Zona Marítima del Cantábrico, Miguel Ángel Fernández y Fernández y patrocinado por el almirante jefe de la zona, Gabriel Portal Antón, en la amplia sala del Centro Cultural y Social de la Armada (ex Escuela de Máquinas), acondicionada para dicho fin.

Fue ésta la primera edición de este premio anual, que atrajo a gran número de artistas de toda la región gallega e incluso de otras ciudades, como Madrid, Cádiz, etcétera. El jurado estuvo formado por el contraalmirante Fernández y Fernández, en calidad de presidente, y como vocales, Fernández Ballesteros, director de la cátedra «Jorge Juan»; Juan A. Rodríguez-Villasante, académico correspondiente de Bellas Artes de Galicia; el doctor Ricardo Díaz-Casteleiro Romero, presidente de la Sociedad Artística Ferrolana (SAF); Manuel Vázquez Méndez, director de la revista «Poesía Galicia», y Carlos Pérez Perille, publicista y presidente del CIT-Ferrol.

El jurado seleccionó treinta y cuatro cuadros correspondientes a veinticinco autores, concediendo los siguientes premios: primero «Almirante» 96 a Guillermo G. de Aledo Rittwagen (Madrid), y los siguientes accésits: Ferrol, a Domingo Pieltain; Empresa Nacional «Bazán», a Triny Barreiro, de Vigo; Astano, a Pilar Palmeiro, de Lugo; Universidad de Ferrol, a Eva Vérez Coteló, de La Coruña; Casino Ferrolano, a Carlos Barcón, de Ferrol; Sociedad Artística



El almirante jefe de la Zona Marítima del Cantábrico, Gabriel Portal Antón, pronunciando unas palabras en el Centro Cultural y Social de la Armada de Ferrol, con motivo de la inauguración del primer premio de Pintura Naval «Almirante» 96, organizado por el Grupo Cultural ANCLA.



Cedeira ayer, de Miguel A. Fernández.

Ferrolana (SAF), a Juan Garcés, de Madrid; IMENOSA, a Carmen Soto, de Santiago, y Junta de Obras del Puerto de Ferrol, al veterano pintor ferrolano, Manuel da Silva.

El ganador de este primer concurso es un veterano pintor marino de profesión, que reside en Madrid. Dos magníficas acuarelas había mandado para esta exposición, y una de ellas, la titulada «Portuario (principios del siglo XX)» obtuvo el beneplácito unánime del jurado. Dicho cuadro fue donado por el autor al Museo Naval de Ferrol y próximamente presentará una exposición individual en dicha ciudad; además, todos los almanaques de la zona marítima llevarán la reproducción de este cuadro durante 1997.

Guillermo González de Aledo se retiró de la Armada con el grado de capitán de corbeta en 1963, dedicándose a la pintura y especializándose en buques históricos. Cuenta en su haber con muchos premios, entre ellos la Tercera Medalla de Acuarela en el Salón de Otoño de Madrid, 1980; premios de pintura Día Nacional de Mar, en 1979, 80, 81, etcétera. Por su libro «Mares, barcos, hombres», le fue concedida una mención honorífica en los Premios Virgen del Carmen 1985; ha ilustrado diversos libros: «El buque en la Armada Española», «Historia de la Compañía Trasmediterránea», etc. Sus obras están muy repar-



El contraalmirante Miguel Ángel Fernández y Fernández, jefe del Estado Mayor de la Zona Marítima del Cantábrico y presidente del Grupo Cultural ANCLA, entregándole un premio concedido en el primer certamen de Pintura Naval «Almirante» 96 al coronel de intervención y pintor Domingo Pieltain Álvarez-Arenas.

tidas por todo el mundo, y tiene cuadros en el Museo Naval de Madrid, Museo Marítimo de Barcelona, Museo de Arqueología Marítima de Cartagena, Escuela Naval Militar, Museo Naval de Cartagena, Base Naval de Rota, etc.; figura su nombre en el «Dictionary of Sea Painters» editado por E. H. H. Archibald, conservador de pintura del Museo Naval de Greenwich, y en el que se incluyen los pintores navales más importantes de todas las épocas.

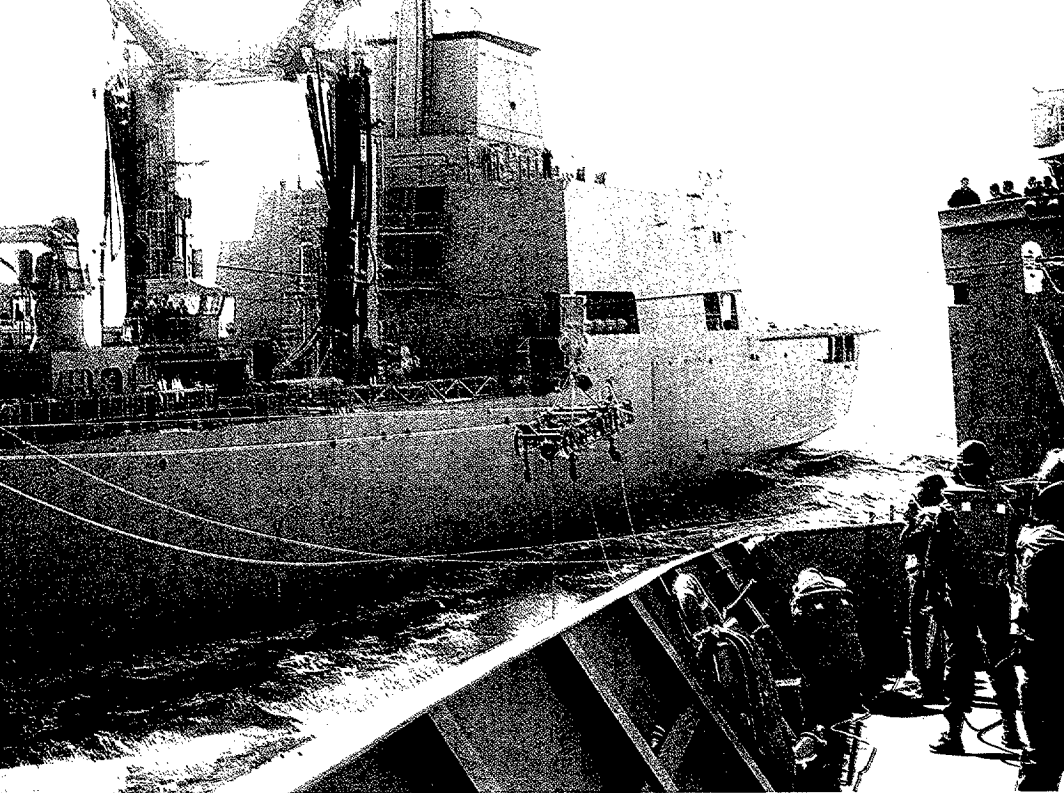
Todos los concursantes cuentan con amplio historial artístico: Rafael Estrada, Juan Garcés, Domingo Pieltain, Diego Ruiz, Rafael Romero, Leopoldo Núñez de Prado, Joaquín Pita da Veiga, Carlos Barcón, Rodríguez Soto, Eva Vérez, Manuel da Silva, Carmen Segura, Antonio Seoane, Carmen Soto, Verónica Rootzke, Ricardo Pena, Pilar Palmeiro, Martínez Ratero, Ángeles Maíz, López Lorenzo, María Dolores Lama-Paireira, Gerardo Gantes, Triny Barreiro, Elena Cabaleiro y un largo etcétera.

Un premio que inició su singladura con buen pie, y que creemos que irá a más en todos sus aspectos, destacando la colaboración abierta que prestaron las diversas empresas ligadas a la mar, como la Empresa Nacional «Bazán», Astano, Imenosa, el Campus Universitario, la Junta de Obras del Puerto, o las entidades Casino Ferrolano y SAF, y por supuesto el Ayuntamiento de Ferrol.



El almirante jefe de la Zona Marítima del Cantábrico, Gabriel Portal Antón, entregando el primer premio de Pintura Naval «Almirante» 96 que concedió al pintor Guillermo de Aledo; recoge por ausencia de éste el capitán de navío Pedro Fernández Núñez, director del Museo Naval de Ferrol.

Abrió la ceremonia con lectura del acta, el miembro del jurado, Carlos P. Perille, que fue el mantenedor del mismo, y pronunció unas palabras el contraalmirante jefe del Estado Mayor y presidente del Grupo Cultural ANCLA, Miguel Ángel Fernández y Fernández, magnífico pintor, quien trazó una breve semblanza de la andadura del grupo, de sus proyectos inmediatos y de esa posibilidad de crear próximamente un museo de pintura marítima, dentro del Centro Cultural y Social. Cerró este acto de inauguración el almirante jefe de la zona marítima, Gabriel Portal Antón, quien felicitó a los ganadores y animó a todos los artistas a proseguir en esta actividad, y a mantener en el presente y futuro este centro cultural abierto a la ciudad plenamente, así como la posibilidad de inaugurar próximamente ese museo de pintura marítima.



Aprovisionamiento de combate. Autor: Ramón Leste Contreras.



LIBROS

FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: **Disquisiciones Náuticas**. Vol II.—Publicado en edición facsímil por el Instituto de Historia y Cultura Naval, Servicio de Publicaciones del Ministerio de Defensa. Madrid, abril 1996; 482 páginas.

Se continúa con este segundo volumen la publicación de la importante obra de Fernández Duro (el primero lo reseñamos en nuestro cuaderno de junio pasado), éste subtítulo «La mar descrita por los mareados», con no poca ironía: se refiere a «La vida en las galeras, con interesantes noticias de la chusma; galeones y flotas de Indias; osadía de los navegantes, grandes penalidades, combates y naufragios, plagas, suciedades...» Comprende, pues, los aspectos más duros y desagradables de la vida en la mar en tiempos pasados vistos por quienes eran habitualmente ajenos a esta actividad, los «mareados». Enfocado con humorismo, el tema resulta interesante y esclarecedor por cuanto refleja un ambiente poco habitual a la gente de tierra. Es particularmente divertida, por ejemplo, la sátira amarga del obispo de Mondoñedo don Antonio de Guevara, que se transcribe sobre «los muchos y muy grandes privilegios que tienen las galeras» (1539), que con la perspectiva del hombre de tierra adentro de vida tan regalada como la que solía atribuirse a los obispos, describe la rudeza de la vida a bordo, glosando esta frase lapidaria: «La vida de la galera, déla Dios a quien la quiera». Sobre este entramado, Fernández Duro nos complementa con su erudición todo cuanto es posible saber de esta vida (disquisición octava), seguida de la novena, en la que bajo el título *Galeones y Flotas de Indias* entra con parecido tenor en esta variante, que termina con varias semblanzas biográficas de destacados almirantes del siglo xvii. La décima y última disquisición de este tomo se refiere a otros «tripulantes» indeseados de los buques de aquellos tiempos, los «animalejos navegantes», o sea «cucarachas, ratas, chinches, piojos y

otras miserias» que, sin ser exclusivos de los barcos, en ellos encontraban el habitat y ambiente propicio a su desarrollo y proliferación.

Hoy quizá nos asombre en qué condiciones se vivía en la mar, pero tampoco la vida en tierra era mucho mejor, desmintiendo el tópico manriqueño de que «cualquiera tiempo pasado fue mejor». El elemento, la mar, sigue siendo el mismo, pero el ambiente ni remotamente se le parece.

G. Y.



CERVERA PERY, José: **Juan Bautista Topete: un almirante para una revolución.**—Prólogo de don José Ortega Spottorno. Edición del Ministerio de Defensa, colección «Aula de Navegantes». Madrid 1996; 334 páginas.

El propósito del autor de esta biografía del almirante Topete ha sido «encarrar su dimensión humana junto a su andadura política y captar el trasfondo sociológico del período estudiado», intención, a nuestro juicio, plenamente lograda dentro de la dificultad que entraña la comprensión de una época tan complicada de nuestra Historia, como la que culminó con el destronamiento de Isabel II, el gobierno provisional, el efímero reinado de Amadeo I, la primera República, la insurrección cantonal y la Restauración, todo ello superpuesto y adobado por la incesante guerra carlista. Todos los golpes y pronunciamientos habían sido siempre obra del Ejército, o más bien de ciertos generales apoyados por significativas minorías políticas, pero con escaso apoyo popular; sólo adquiere auténtica dimensión social la revolución de septiembre de 1868, con la sublevación de la escuadra en Cádiz encabezada por Topete, quien significativamente acuñó por primera vez el término de «glorioso alzamiento nacional» para designar a la que comúnmente se denominó «la Gloriosa».

Controvertida personalidad la del brigadier Topete, que hasta ahora «no ha merecido la atención de un biógrafo directo y comprometido», en palabras del autor de la obra que comentamos. Por ello, consideramos que este libro viene a llenar un importante vacío. Se dedica una parte importante de él al estudio de su brillante trayectoria profesional naval, su carácter impetuoso, su indudable patriotismo y sus dotes de mando, así como los motivos que le llevaron a tomar tan audaz determinación, destacando siempre su honradez intelectual y consecuencia ideológica, junto a su absoluto desinterés, ya que, a la postre, no cosechó sino sinsabores.

El autor, asiduo colaborador de nuestra REVISTA y director de la de «Historia Naval», tiene en su haber una larga lista de obras publicadas sobre temas históricos, jurídicos y literarios y ha merecido importantes galardones, como dos premios «Virgen del Carmen», el «Marqués de Santa Cruz de Marcenado» y tres «África» de periodismo, por lo que es bien conocido de nuestros lectores.

Es, además, descendiente indirecto del biografiado, por lo que es inevitable que trasluzca cierta simpatía hacia él, lo que no empece el indudable rigor histórico, que hace de esta obra una importante e interesantísima aportación al conocimiento de época tan turbulenta y, sobre todo, del personaje, inseparable de su circunstancia. Dice Cervera que Topete necesitaba, ante todo «un esfuerzo de comprensión generoso y sincero, asumida su figura desde su auténtica posición, buscando al marino, al político, pero sobre todo al hombre... para poder contemplarlo como en realidad fue: como un hombre cabal, fiel a sus convicciones y a sus compromisos».

Finaliza la obra con una serie de apéndices documentales, constituidos por las proclamas y manifiestos del propio Topete, de Prim, Primo de Rivera, etc., así como la reproducción de cincuenta documentos originales referentes al biografiado.

G. Y.



VARIOS: A Ingerência e o Direito Internacional.—XIV Jornadas IDN/CESEDEN.—Publicado por «Nação e Defesa». Instituto da Defesa Nacional. Portugal, 1996; 197 páginas.

Se recogen en este volumen seis conferencias, seguidas de los correspondientes debates, pronunciadas durante las XIV Jornadas de Intercambio IDN/CESEDEN los días 23 y 24 de octubre de 1995 en Lisboa, en las que se trataron, en tres sesiones de trabajo, de los siguientes temas: «La injerencia, una forma de intervención: aspectos jurídicos y filosóficos»; «La injerencia, parte integrante del moderno Derecho Internacional» y «La injerencia y el derecho humanitario».

Los autores fueron José Gomes Canotilho, catedrático de la Universidad de Coimbra; José Antonio Jáudenes, general auditor; María Rosa Boceta, ministra consejera de la Embajada de España en Lisboa; Paulo Canelas de Castro, diplomado en Estudios Superiores de Derecho Internacional; Francisco Ferreira de Almeida, profesor de la Universidad de Coimbra, y Luis Vigier, coronel auditor, todos ellos poseedores de distintos títulos y diplomas jurídicos y especializados en Derecho Internacional.

El interés y actualidad del tema general, profundamente estudiado y debatido en estas jornadas, así como la reconocida competencia y autoridad en la materia de los participantes, avalan la importancia de estas jornadas y la calidad de las intervenciones, que suponen una valiosa aportación a un problema que preocupa a todo el ámbito del Derecho y Política internacionales, y cuya publicación contribuye a su necesaria difusión.

T. T.

COMMAND OF THE DEFENCE COUNCIL (Reino Unido): **The fundamentals of British Maritime Doctrine.**—Editado por el HMSA Publication Center. Londres.

Los británicos son perfectamente conscientes de dos hechos fundamentales e irrefutables que les atañen de forma muy directa: que la totalidad de su territorio está rodeado por la mar, y que dos terceras partes del mundo están cubiertas por las aguas. En consecuencia, el concepto del Poder Naval es para ellos de importancia capital, tanto para su seguridad nacional como para el debido apoyo y defensa de sus intereses por todo el mundo.

Partiendo, pues, de estas incuestionables premisas, actualizadas en todo momento por las diversas circunstancias que inciden tanto en el tiempo como en el espacio, su Consejo de Defensa ha editado el libro que comentamos, no muy extenso, pero sí de profundo contenido naval y político, en el que se recoge la doctrina naval británica, puesta al día, y que se asienta, entre otros factores de gran trascendencia, en las lecciones de la Historia, contemplando su aplicación, tanto en situaciones de paz como de crisis y de guerra.

Sin entrar en detalles de su contenido, que rebasarían ampliamente los límites de este comentario, cabe reseñar a grandes rasgos el índice del libro: *Política de Seguridad y Defensa; Conceptos fundamentales de un conflicto armado; El entorno marítimo y naturaleza del Poder Naval; Conceptos que rigen el empleo del Poder Naval, su aplicación, planeamiento y conducción de las operaciones navales, mando y control; Logística naval, despliegues navales y proyección del Poder Naval.*

Como vemos, el concepto del Poder Naval es piedra angular de todo el desarrollo de la obra, que, desde la Historia, asentada en el presente y con clara visión de un futuro a medio plazo, para que sea efectivo, apenas presenta variaciones leves con el pasado, en modo alguno traumáticas, lo que permite, en la situación actual, a Gran Bretaña, seguir siendo una potencia naval de primera línea en todas las vertientes. No olvidemos la denominada guerra de las Malvinas.

J. L. T.



FERNÁNDEZ-PIÑEIRO y HERNÁNDEZ, Emilio: **Régimen jurídico de los bienes inmuebles militares.**—Editado por Marcial Pons. Ediciones Jurídicas, S. A. Madrid.

Las crecientes necesidades del suelo urbanizable, así como de obras para infraestructura y comunicaciones demandadas por el desarrollo económico y social, han propiciado actuaciones de toda clase de organismos públicos, e

incluso privados. Paralelamente se observa que la práctica totalidad de la legislación a este respecto es preconstitucional, e incluso algunas de sus normas, aún vigentes, datan del siglo pasado.

Esta obra pretende la aplicación de las categorías dogmáticas del Derecho Público a las normas jurídicas y a las instituciones que se ocupan de regular y gestionar actualmente los bienes inmuebles militares mediante el análisis de las especialidades propias del régimen jurídico de afectación y desafectación impuestas a las propiedades colindantes.

Una vez hecho el estudio de las materias referidas, el autor, perteneciente al Cuerpo Jurídico de la Defensa, procedente de la Armada, ofrece las directrices con que, a su juicio, dichas materias podrían quedar mejor integradas en el nuevo marco jurídico público surgido tras la Constitución de 1978 y, por tanto, sería de desear, refiriéndonos a la Armada, que toda la materia relativa a puertos, bases, arsenales y otras instalaciones navales de carácter militar debería ser subsanada cuanto antes mediante la promulgación del oportuno estatuto jurídico, promovido por el Ministerio de Defensa.

J. L. T.



BOURDEILLE, Pierre de: *Gentilezas y bravuconadas de los españoles.*—

Traducción, introducción y notas de Juan Quiroga. Ediciones Mosand. Madrid, 1996; 174 páginas, 1.500 pesetas.

Fue Pierre de Bourdeille abate y señor de Brantôme, un curioso personaje, nacido hacia 1537, de agitada y aventurera vida, observador de su tiempo, de lo que es muestra este libro, cuyo título original «Recueil de gentillesses et rodомontades espaignolles» da una idea de su contenido. La palabra «rodомontades» precisa de alguna explicación, ya que si hoy puede traducirse como fanfarronadas, bravuconerías o balandronadas, en su tiempo incluía no sólo expresiones verbales, sino también acciones que podríamos catalogar como jactanciosas e incluso heroicas, como muy bien se cuida de aclarar el traductor, y que reflejaban un cierto espíritu de los españoles del siglo, su arrogancia y el orgullo triunfalista justificado por el poder que España ejercía en el mundo de entonces.

El autor no disimula su admiración hacia aquellos hombres a cuyo lado combatió a veces, y otras contra ellos, y recoge cientos de pinceladas anecdóticas que forman un interesante cuadro costumbrista de los desplantes y «hombradas» de aquellos españoles, a lo que ayudó su frecuente trato con ellos y el notable conocimiento de nuestra lengua, que demuestra con muchas citas textuales en español.

Mención especial merece la labor del traductor, que no se ha limitado a la versión literal del original francés de la época a partir de la edición parisienne de 1823, lo que ya entraña no poca dificultad, sino que en una documentada introducción nos sitúa en el adecuado ambiente de aquel siglo, ilustrándonos, además, en múltiples notas de pie de página el momento histórico de cada anécdota, centrándola en el contexto correspondiente. El libro resulta sumamente ameno, e incluso divertido: en palabras del traductor y comentarista «nos ofrece algo del carácter de la época con esa vivacidad que en balde buscaríamos en la mayoría de los estudios sesudos y académicos», sobre todo ante el olvido general a que los propios españoles hemos relegado nuestra Historia, con harta frecuencia bajo la influencia de la negra interpretación que de ella hizo la propaganda adversaria, originada ya entonces, y contra la que no quisimos o no supimos reaccionar.

G. Y.



ABELLA, Rafael: **Lances de honor**.—Editorial Planeta, S. A. Barcelona, 1995; 207 págs, 1.800 pesetas.

El duelo, castigado por las leyes divinas y humanas, tuvo, afortunadamente ya no, una gran importancia para la sociedad en general; los caballeros, «hombres de honor», se creían ofendidos a la menor palabra o gesto que hacía cualquier otro caballero, también «hombre de honor», si no, no valía. Ahora, la Editorial Planeta, en su colección «Memoria de la Historia», nos muestra, de la mano de don Rafael Abella, cómo eran y en qué consistían estos *lances de honor*.

Comprende el libro doce capítulos, un *Epílogo*, *Agradecimientos*, *Bibliografía*, un *Índice onomástico* y numerosas ilustraciones.

Entre estos capítulos, algunos hay que afectan a personas (mejor dicho personajes) de nuestra Marina; están, sin respetar el orden cronológico, los siguientes: en el capítulo VI, *Montpensier/Borbón*. Veamos lo sucedido entre el duque de Montpensier, esposo de doña María Luisa Fernanda de Borbón, hermana de doña Isabel II y don Enrique de Borbón, hermano de don Francisco de Asís, rey consorte. Fue éste «el duelo del siglo». La causa fue un artículo que don Enrique escribió contra su primo, el duque de Montpensier, sobre sus aspiraciones a la Corona de España. Don Enrique, duque de Sevilla y marino de profesión, aceptó el desafío como «hombre de honor»; el duelo fue a pistola, en las cercanías de Madrid; el duque era un experto tirador, pero don Enrique parece ser que no lo era tanto; después de dos intentos fallidos por ambas partes, al tercero, el duque disparó al «blanco», que era don Enrique, causándole una herida mortal. La conmoción de este duelo, «asesinato» mejor

dicho, fue grande, obligando al duque a refugiarse en su casa; sometido a un consejo de guerra, éste le condenó a un mes de destierro, considerando el fatal resultado como «muerte accidental». El trágico suceso tuvo lugar el día 12 de marzo de 1870.

También el almirante don Ramón Auñón y Villalón tuvo su «lance de honor», y fue, cuenta el «Heraldo de Madrid», cuando «han salido de paseo el ex-ministro de Marina Sr. Auñón con sus amigos el duque de Almodóvar y D. Andrés Mellado, y el Jefe de Infantería de Marina Sr. Castellani con don Adolfo Suárez de Figueroa y D. Cristino Martos», encontrándose éstos «en las inmediaciones de la Escuela de Tiro de Carabanchel»; con este motivo, se ensayaron unas «pistolas rayadas», con las que se hicieron varios disparos «á veinte pasos del blanco». La casualidad fue que, al tercer disparo, «una bala disparada por el Sr. Castellani pasó muy cerca de la cabeza del Sr. Auñón», aunque afortunadamente no hiciera blanco, regresando todos a Madrid. Lo cierto es que todo el mundo se enteró de que «un general de la Armada y un Jefe de Infantería de Marina se habían agredido mutuamente». Total, por Real Orden de 26 de marzo de 1886, el teniente coronel de Infantería de Marina, don José Castellani, fue «dado de baja en el cuerpo como resultado de su-
maria».

Vamos ahora con el almirante don José María de Beránger y Ruiz de Apodaca, ministro de Marina a la sazón; el duelo fue con don Augusto Suárez de Figueroa, director de «El Resumen»; era éste «hombre cuyas campañas periodísticas muy ofensivas solían terminar á tiros». ¿Qué diría?, mejor dicho, ¿qué escribiría del almirante para que se «liaran a tiros»? En efecto, se concertó el duelo, siendo los padrinos, por parte de éste, el contraalmirante Martínez-Arce, y de aquél Antonio Merino y Rafael Gasset, director de «El Imparcial»; para batirse, Beránger dimitió de su cargo de ministro. El duelo se efectuó a pistola: «Hubo un tiroteo sin consecuencias dolorosas», poniéndose, al final, de acuerdo los padrinos «para dejar zanjada la cuestión y así se acordó»; pero, sin embargo, «no hubo reconciliación». Y aquí paz y después gloria, siendo enemigos hasta el final de sus respectivas vidas.

F.



VARIOS: **Novus Orbis**.—Ediciones Lancia, S. A. León, 1995; 190 págs., 4.000 pesetas.

Gran acierto es la publicación de este libro que reseñamos, traducido aquí «directamente sobre el texto latino del “Novus Urbis”; se refiere éste a Cristóbal Colón. Pero Alonso Niño y Vicente Yáñez Pinzón, teniendo como base las “Décadas del Nuevo Mundo”, de Pedro Mártir de Anglería. A esta tra-

ducción acompañan algunas notas que pretenden sólo ilustrar o aclarar al lector profano determinados aspectos».

Precedido de una *Presentación e Introducción*, se continúa con la «Edición facsímil del Novus Urbis», que comprende la *Navigatio Christophori Columbi, navigatio de Pedro Alonso (Pero Alonso Niño), De Navigationi Pinzoni, Navigationum Alberici Vesputii epítome, y Americi Vesputii Navigationis III*. Se sigue con una *Fe de Erratas, Traducción castellana, Nota del traductor*, de las dichas navegaciones, epítome de los viajes de Alborico Vespuccio, de los cuatro viajes de Américo Vespuccio. Lo ilustra un mapa, *Typues Cosmographicus Universalis*.

El libro, por demás interesante y curioso, patrocinada su edición por el Secretariado de Publicaciones de la Universidad de León y la Cátedra de San Isidoro de la Real Colegiata, publicado en facsímil, ya se dijo, ofrece, tanto al investigador como para el interesado en el tema, una fuente de datos de gran interés.

F.



PEÑASCO DE LA FUENTE, Hilario, y CAMBRONERO, Carlos: **Las calles de Madrid**.—Trigo Ediciones, S. L. San Fernando de Henares (Madrid), 1995; 173 págs. 1.995 pesetas.

Se trata de una edición facsímil de este libro de «Las calles de Madrid» (*Noticias, tradiciones y curiosidades*) que, por el año 1889, publicaron don Hilario Peñasco y don Carlos Cambronero. En él, y por riguroso orden alfabético, nos van presentando todas las calles, plazas, rondas y glorietas de esta villa, haciendo historia y el porqué de sus nombres, y tradiciones en que se fundan.

Precedido de un *Prólogo* y un *Resumen de la Historia de Madrid*, continúan los citados nombres. En cuanto a la Marina se refiere, nos encontramos con los siguientes:

Abtao: «nombre de un célebre combate entre la escuadra chileno-peruana y las fragatas *Villa de Madrid* y *Blanca*» (7-2-1866). *Almirante*: «Se denomina así por estar allí en otro tiempo el palacio del Almirante D. Gaspar Henríquez de Cabrera». *Áncora* o ancla *barco*, cuyo nombre «obedece á la configuración de la calle». *Callao*: recordando «el bombardeo de El Callao» (2-5-1866). *Lepanto*: homenaje a la gloriosa batalla de este nombre (7-10-1571). *Marina Española*: «El nombre fue dado por los grandes hechos de nuestra Marina».

En cuanto a los marinos, se hace en cada nombre una pequeña biografía de éstos:

Apodaca: «D. Juan Ruiz de Apodaca... distinguido general de nuestra Marina». *Barceló*: «Fue un célebre marino mallorquín». *Cervantes*: homenaje al glorioso *Manco de Lepanto*. *Colón*: calle y plaza, nos recuerda a Cristóbal Colón. *Churruca*: héroe de Trafalgar, donde perdió la vida (21-10-1805). *Gravina*: don Federico Gravina, también héroe en esta batalla, donde mandaba la escuadra española. *Jorge Juan*: ilustre marino y sabio. *Magallanes*. *Marqués de la Romana* don Pedro Caro y Sureda, antiguo capitán de fragata y, más tarde, general en jefe de la célebre División del Norte (en Dinamarca, años 1807-1808). *Méndez Núñez*. *Núñez de Balboa*: Vasco Núñez Balboa, descubridor de la Mar del Sur, océano Pacífico, en 1513. *Pez*: aquí hay que hacer constar que, parece ser, no es como recuerdo de don Andrés de Pez, sino, dicen los autores, cuenta la *tradición* que «En el estanque de una posesión que había comprado á principios del siglo XVII D. Juan Coronel, existían dos peces que, una vez secado el estanque, doña Blanca, la hija del propietario, colocó en una pecera con agua, muriéndose los peces, y la niña determinó entrar en el convento de San Plácido, á lo que el padre no se opuso... Al reedificar la casa en que vivía (hoy núm. 24) hizo figurar en piedra los peces que, colocados en cada esquina, dieron nombre á la finca y á la calle». *Sebastián Elcano*: primero que dio la vuelta al mundo.

Las calles se hallan situadas con arreglo al plano de Texeira (año 1656); por cierto que la numeración de las casas se hace a partir de la puerta del Sol, desde los reinados de Fernando VI y Carlos III.

F.



LÓPEZ PÉREZ, María Dolores: **La Corona de Aragón y el Magreb en el siglo XIV**.—Edita Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Institución Milá y Fontanals. Barcelona, 1995; 968 págs. 5.000 pesetas.

Este libro forma parte del proyecto de investigación titulado «La Corona de Aragón, frontera con el Islam. Instituciones y sociedades (siglos XIV-XV)», aprobado y financiado por la Dirección General de Investigación Científica. Razón tiene la Institución Milá y Fontanals del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Departamento de Estudios Medievales, al patrocinar esta obra, formando parte de la tesis doctoral de su autora, que obtuvo la calificación de excelente por unanimidad *cum laude* en la Universidad de Barcelona, en mayo de 1993.

El libro está dividido en tres partes; en la primera estudia las relaciones diplomáticas de la corona de Aragón con los tres grandes sultanatos del Magreb, el de Fez, el de Tremecén y el de Túnez; la segunda, que es la más extensa, se destina al análisis de los intercambios comerciales entre los grandes centros de Cataluña, Valencia y Mallorca con el Magreb, fijando la atención en la flota comercial, los mercaderes que operaban en esta área, los métodos comerciales y los productos de intercambio, y la tercera parte se centra en el estudio de las interferencias corsarias y piráticas que dificultaron la navegación y tuvieron en perpetuo sobresalto a las poblaciones costeras al norte y al sur del Mediterráneo. Se acompaña este interesante y documentado estudio de un gran número de cuadros que ilustran con claridad todos aquellos datos cuyo cometao individualizado resultaría prolijo y que necesitarían una visión comparada.

Poco que añadir a lo expuesto, sino que tiene también una extensa *Bibliografía* que ayudará al investigador y curioso del tema a formarse una clara idea de lo que fue la Corona de Aragón en sus relaciones con el Magreb.

F.



HIDALGO NOCHERA, Patricio: **Los primeros de Filipinas**.—Ediciones Miraguano. Ediciones Polifemo. Madrid, 1995; 367 págs. 3.900 pesetas.

La citada editorial, en su «Biblioteca de Viajeros Hispánicos», ha editado este libro que reseñamos, que se refiere a las «Crónicas de la conquista del Archipiélago» por los españoles; comenzó ésta el 21 de noviembre de 1564, cuando la flota al mando de Miguel López de Legazpi salió del puerto de Navidad, en Nueva España, teniendo «su punto de inflexión en junio de 1571 con la fundación de Manila y culmina décadas después con la pacificación de la mayor parte del territorio».

Precedido el libro de un *Estudio preliminar*, en el que se estudia exhaustivamente, a nuestro juicio, el proceso de la conquista del archipiélago, sus varias fases, los móviles religiosos, comerciales, científicos, etc, así como las divergencias entre los conquistadores (sublevaciones, motines y desertiones), comienza con *Las justificaciones políticas e ideológicas de la conquista*; continúa con *La pugna hispano-portuguesa por el Maluco*, *El resurgimiento del interés de Castilla por establecerse en la Especiería (1542-1565)*, *El desarrollo histórico de la conquista de Filipinas*, y las *Divergencias en las interpretaciones de la conquista*; sigue una *Bibliografía* y un extenso repertorio de *Documentos y crónicas de la conquista* (45), terminando con unos *Mapas* y un *Índice*.

El libro, por su contenido, ofrece un gran interés para el estudio de dicha conquista, tanto para el investigador como para los curiosos de este tema tan apasionante.

F.

REVISTAS

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS. Mayo 1996.

El doctor Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos Rafael Soler Gayá expone en «Balizamiento de playas del Mediterráneo» un extenso y documentadísimo estudio de las disposiciones vigentes en materia de balizamiento de playas, inconvenientes de su aplicación y análisis de sus causas. Propone ciertas modificaciones para adecuar esta normativa al material que existe en el mercado a la vista de la experiencia en la aplicación de estas normas en los últimos años, particularizando su estudio a la bahía de Palma de Mallorca. Ha elaborado unas tablas para estimar, en función de la máxima profundidad de la banda litoral, los muertos y orinques de boyas y boyarines, estudio que, aunque realizado para playas mediterráneas, puede extrapolarse a las atlánticas al haberse tenido en cuenta también en todo caso las rompientes. El trabajo, profusamente ilustrado, es de un alto nivel técnico y, en nuestra opinión, supone una importante aportación a un tema de tanta actualidad en época veraniega.

G. Y.



TRIBUNA DE ASTRONOMÍA. Número 128/129, julio-agosto 1996.

En este número doble, la revista nos ofrece en sus 90 páginas un largo repertorio de artículos de los que no es fácil destacar alguno por su especial interés, ya que todos lo tienen.

La portada nos muestra el famoso púlsar del Cangrejo, que ha sido objeto de especial estudio por el telescopio espacial Hubble —que tan importante papel viene desempeñando en la investigación astronómica gracias a sus características únicas—, demostrando algo nuevo, como son los cambios en su estructura cada pocas semanas, dato que hasta ahora sólo se había apreciado en períodos de tiempo mucho mayores en todos los objetos espaciales. Otro descubrimiento, éste realizado por el Observatorio de rayos gamma Crompton, es

el de un nuevo objeto con comportamiento nunca visto hasta ahora, al que se ha bautizado como GRO J174428. *OAM, una historia de astrónomos* recuerda que se cumple el quinto aniversario de la creación del Observatorio Astronómico de Mallorca; *Astronomía e Internet* nos desvela las posibilidades de utilizar esta red, cuyo espectacular crecimiento, sobre todo en los últimos meses, abre paso a la adquisición de información astronómica, para la que este trabajo constituye una guía utilísima; *Tan sencillo como mirar al cielo* es una incitación a la observación de los satélites artificiales, lo que califica de ejercicio «sencillo, interesante y que puede resultar muy instructivo», a pesar de que muchos no hayan caído en la cuenta de ello. «La Estabilidad Orbital del Sistema Solar (II)» trata del modo en que los planetas se perturban entre sí y cómo varían sus elementos orbitales a través de los siglos. Otras secciones son *Noticias, Cielo Profundo, Heliofísica, Estrellas dobles, Cuerpos menores en julio y agosto, Efemérides, Taller, Fotogalería y Cuenta atrás*, además de los planisferios del cielo en julio y agosto.

Todo ello, y la profusión de espléndidas ilustraciones, así como la alta calidad científica de su contenido, hacen de esta revista una publicación de sumo interés, de la que no puede prescindir todo el que se sienta atraído por elevar sus ojos al cielo, donde todo es limpio y puro.

T. T.



REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA. Vol. 116, núms. 1/3, enero-marzo 1996.

El portaaviones brasileño *Minas Gerais* aún puede operar en el último tercio bien cumplido de su vida hasta el principio del próximo siglo, pero ya sólo podrá hacerlo como portahelicópteros. Se plantea, pues, su sustitución; Brasil podría construirlo en sus astilleros, según el profesor Eduardo Italo Pesce, autor del artículo que comentamos, quien opina que también podrían producirse en el país los aviones embarcados de tipo convencional que precisara, no así aeronaves STOVL.

Estudia, en su artículo titulado *Aeronaves embarcadas de decolagem curta: STOVL ou STOAL*, las diferencias, ventajas e inconvenientes respectivos de ambos tipos (STOVL, despegue corto y toma vertical; STOAL, despegue corto y toma frenada). Ambos eliminan lo que se reputa como de mayor coste en el proyecto de un portaaviones, las catapultas, lográndose el despegue corto gracias al empleo de la cubierta de trampolín (*ski jump*) y la toma, en el primer caso, gracias a la especial configuración del avión, y en el segundo, por el procedimiento clásico de cables de frenado y cubierta oblicua. La supresión de las catapultas permitiría, además, incorporar la propulsión por turbina de gas, más ligera y flexible, al no ser necesaria la producción de vapor.

Se recuerda en el artículo que el primer portaaviones que utilizó operativamente el sistema STOVL fue nuestro *Dédalo*, en los años setenta, aunque sin trampolín, y que el Reino Unido canceló en 1966 su proyectado portaaviones CVA-01 confiando en que la RAF proporcionaría desde tierra la cobertura aérea, lo que se demostró, una vez más, irrealizable, de modo que hoy tan sólo las Marinas estadounidense y francesa cuentan y seguirán disponiendo de portaaviones con catapultas capaces de operar con aviones de combate convencionales. El procedimiento STOAL, probado satisfactoriamente en los Estados Unidos y adoptado por la Marina soviética, hoy rusa, es, a juicio del autor, el que debería ser objeto de cuidadosa evaluación por la Marina brasileña, utilizando aviones de tipo convencional, lo que evitaría la servidumbre de tener que depender de material totalmente importado, como los aviones STOVL.

T. T.

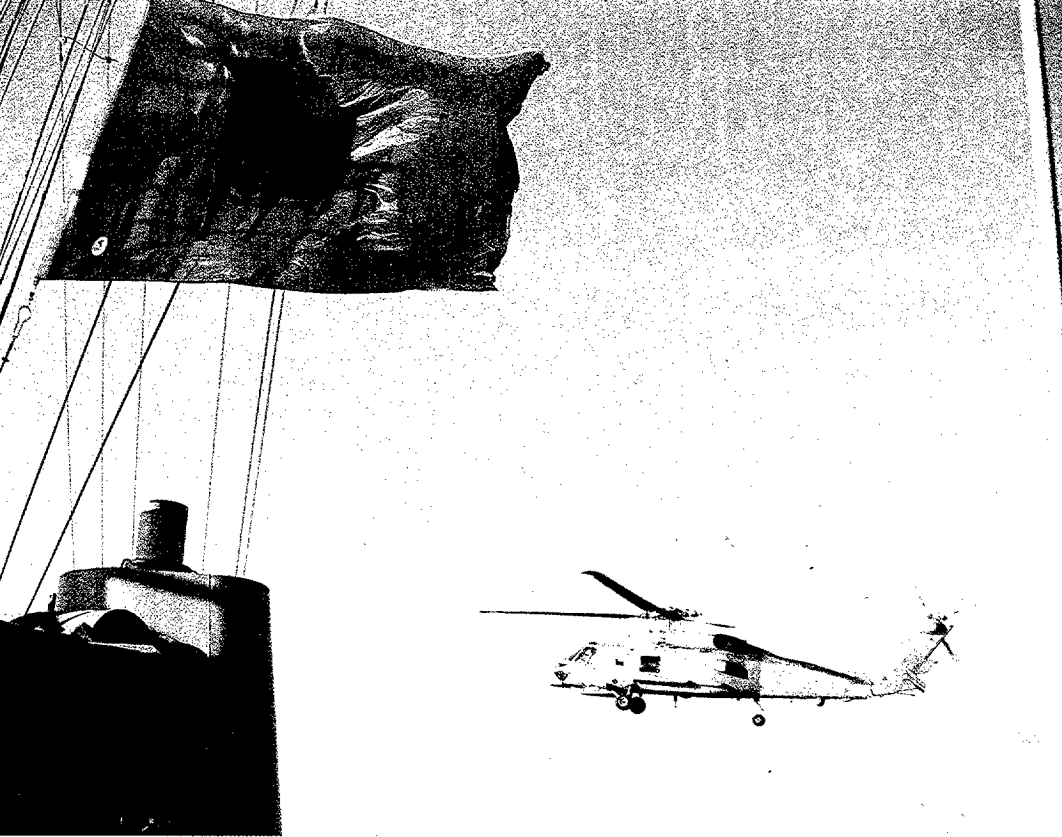


RIVISTA MARITTIMA. Mayo 1996.

En «Le navi polifunzionali», Paolo Cappetti tercia en un asunto sobre el que han venido publicándose en esta misma revista varios trabajos de diversos autores, exponiendo su punto de vista, bastante divergente al de los anteriores, ya que, tras analizar la situación internacional y el papel que le toca desempeñar a Italia, y en ella el encomendado a sus fuerzas navales, lo que condiciona los medios de que debe disponer, examina las posibles amenazas, decidiendo que se trata de buscar un compromiso entre recursos, medios y misiones, lo que, a su vez, conduce a que el buque polivalente debe representar igualmente un compromiso entre disponibilidades económicas y medios técnicos y, en consecuencia, se prescinde de su función operativa.

Viene reclamando cada vez mayor atención el escenario estratégico del Pacífico y Extremo Oriente, región del mundo cuyos importantes recursos y diversidad política, social y económica de los países ribereños son un importante foco potencial de conflictos, especialmente a la vista del progreso económico de muchos de ellos y ante el importante cambio político que significa el nuevo planteamiento de la relación ruso-norteamericana, con la reducción de la presencia de ambos en la zona. Michele Cosentino, habitual y prestigioso colaborador de esta revista, examina el equilibrio estratégico en aquella parte del mundo, haciendo hincapié en las controversias territoriales existentes en algunos archipiélagos, la composición de las fuerzas navales de los países más influyentes y la evolución previsible de la estructura y composición de las fuerzas militares en la zona.

T. T.



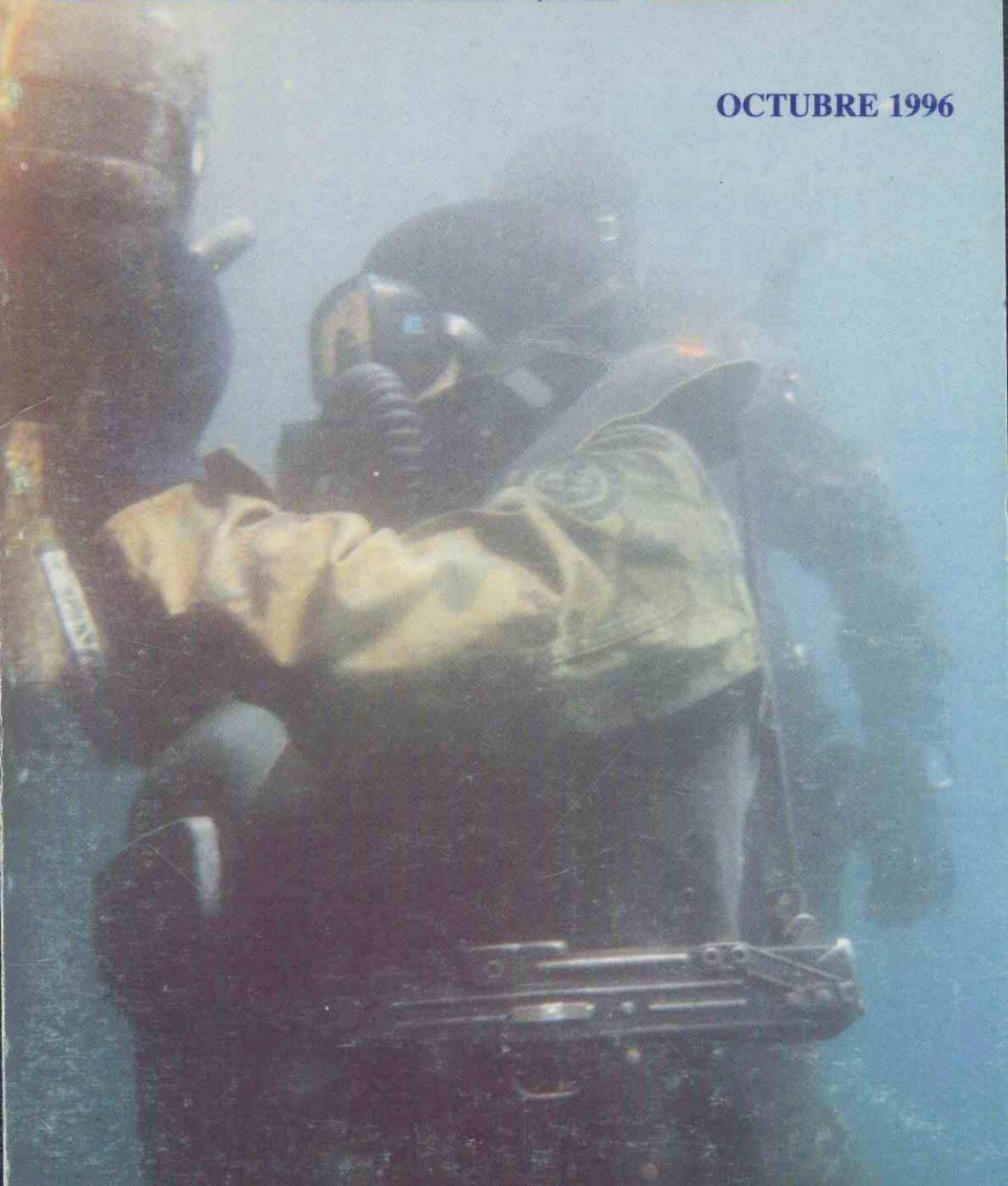
Es vieja la tradición naval de usar ciertas señales no oficiales y que, por tanto, no figuran en el Código. Así, la escoba de Tromp, a la que respondió Blake con su látigo, origen, según se dice, del actual gallardete de uso universal. En el Adriático, los buques de los distintos países que allí operan han tomado la costumbre de utilizar espontáneamente ciertas «señales de identidad» que se izan al finalizar determinadas maniobras, como las de aprovisionamiento en la mar. Ésta es la de una de nuestras fragatas, elegida con indudable acierto, que suele acompañarse con los airosos compases de un pasodoble torero, a todo volumen. Autor: Enrique Rodríguez Tomás.

FE DE ERRATAS

En nuestro cuaderno de junio, en el artículo titulado *El submarino C-4, cincuenta años en el recuerdo*, página 754, en la firma de los autores, donde dice «Alfonso Elías García Moreno», debe decir «Alfonso Elías Garrido Moreno».

REVISTA GENERAL DE MARINA

OCTUBRE 1996





TEMAS GENERALES

- General Consejero Togado José Luis Rodríguez-Villasante y Prieto**
EL «MANUAL DE SAN REMO» SOBRE EL DERECHO DE LA GUERRA MARÍTIMA 325 .
- Coronel Auditor José Cervera Pery**
EL DERECHO DEL MAR Y SU GLOSARIO (XI) 345
- Capitán de Navío Fernando García Moretón**
EL PAPEL DE LOS EJÉRCITOS: LA ÉTICA DE SU EMPLEO EN LOS CONFLICTOS (I) 351 .

TEMAS PROFESIONALES

- Capitán de Navío Marcelino González Fernández**
LA FUERZA NAVAL DE CONTINGENCIA DE LA UEO EN EL ADRIÁTICO 365 .
- Capitán de Navío Aurelio Fernández Diz**
EL APOYO LOGÍSTICO INTEGRADO EN LA ARMADA (II) 375 .

HISTORIAS DE LA MAR

- Manuel Martínez Cerro**
ILDEFONSO SANZ DOMÉNECH, MÉDICO PINTOR 385

INFORMACIONES DIVERSAS

- Capitán de Corbeta Guillermo Cassinello Espinosa**
EL GRUPO DE APOYO MULTISERVICIO A LA GUERRA ELECTRÓNICA EN LA OTAN 389

MISCELÁNEA

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: 076-96-022-X

VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

- MADRID.—Librería Náutica *Robinsón*. Bárbara de Braganza, 10.
Librería *Moya*. Carretas, 29.
- BARCELONA.—Librería *Collector*. Pau Claris, 168.
- BURGOS.—Librería *Del Espolón*. Espolón, 30.
- CÁDIZ.—Librería *Jaime*. Corneta Soto Guerrero, s/n.
- CARTAGENA.—Revistas *Mayor*. Mayor, 27.
- FERROL.—Librería *Marina*. Galiano, 12.
Central Librera. Fernando Villaamil, 2-4.
Central Librera. Real, 71.
- SANTANDER.—Librería *Estudio*. Avenida de Calvo Sotelo, 21.
- TARRAGONA.—Librería Náutica *Cal Matías*. Trafalgar, 37.
- ZARAGOZA.—Publicaciones *ALMER*. Avda. Independencia, 19.

PRECIOS

Precio ejemplar (IVA y gastos de envío incluidos):

España	225 ptas.
Unión Europea	296 ptas.
Otras naciones	305 ptas.

Suscripciones anuales (IVA y gastos de envío incluidos):

España	2.475 ptas.
Unión Europea	3.256 ptas.
Otras naciones	3.355 ptas.

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Montalbán, 2 - Cuartel General de la Armada - 28071 MADRID.
Teléfono: 379 51 07
Fax: 379 50 28

EDITORIAL

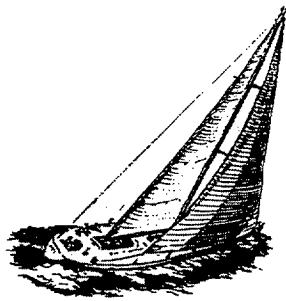


ADIE ignora que en el complejo entramado de las relaciones internacionales el papel de los espacios marítimos representa un punto de encuentro de creciente importancia. Los intereses convergentes, y aun superpuestos, las tensiones y los conflictos potenciales obligan a la armonización de criterios a la hora de coordinar los esfuerzos para el ideal de la consecución y el mantenimiento de la paz, y estos esfuerzos necesitan apoyarse en un marco jurídico que frecuentemente se ve rebasado por los acontecimientos, al no haberse previsto situaciones anteriormente inexistentes o que carecían de su actual relevancia.

La exclusividad que supone para un Estado el ejercicio de su jurisdicción en el ámbito territorial, hoy sometida a muchos condicionantes, es aún más limitada cuando se trata de los diversos espacios marítimos, y ello implica que el conocimiento de la normativa internacional, tanto la explícita como el espíritu que la informa, y aunque no sea vinculante, sea necesidad ineludible para quienes en la mar representan la proyección del poder nacional, tanto en el campo de la planificación como en el de la ejecución de las operaciones. Conscientes de esta necesidad, hemos venido publicando en sucesivas entregas un «Glosario» del Derecho del Mar que, D. m., cerraremos con el último cuaderno de este año, cuyo propósito es difundir de manera resumida, pero clarificadora, las disposiciones del Convenio de Jamaica: es prueba del retraso en la elaboración de este marco jurídico al que nos hemos referido que al cabo de catorce años todavía no haya entrado en vigor, y que incluso al adquirir validez ésta no lo sea sino por mayoría al no contar con ratificación universal.

Hoy traemos también a nuestras páginas una valiosa colaboración sobre el llamado «Manual de San Remo», que se refiere a un aspecto de tanta importancia como es el del Derecho Humanitario aplicable a los conflictos armados en la mar; su autor, general consejero togado, auditor presidente del Tribunal Central Militar y director del Centro de Estudios de Derecho Internacional Humanitario de la Cruz Roja, procedente del Cuerpo Jurídico de la Armada, es autoridad indiscutible en la materia, lo que avala la validez y oportunidad de su trabajo, que no se limita a la mera exposición del tema, sino que plantea también en sus conclusiones la necesidad de un manual de Derecho Internacional para uso de los comandantes de los buques que sirviera para la homogeneización de criterios sin tener que limitarse —aunque, evidentemente, contando siempre con él— a aplicar el sentido común que, como el valor, se les supone.

Entre los múltiples aspectos que deben abarcar los conocimientos del oficial de Marina no son éstos en absoluto desdeñables; por el contrario, no pocas veces deberá actuar sin poder contar con el asesoramiento próximo de un profesional especializado del Derecho, y por ello no nos parecen estas aportaciones solamente lucubraciones académicas, sino con un contenido eminentemente práctico que, sin duda, sabrán apreciar nuestros lectores.

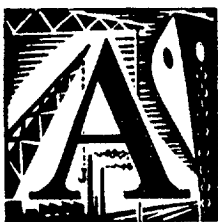


EL «MANUAL DE SAN REMO» SOBRE EL DERECHO DE LA GUERRA MARÍTIMA

(DERECHO INTERNACIONAL APLICABLE A LOS
CONFLICTOS ARMADOS EN LA MAR)

José Luis RODRÍGUEZ-VILLASANTE Y PRIETO
General Consejero Togado

Pórtico



muchos oficiales de la Armada ya les es familiar hoy la cita del «Manual de San Remo» sobre el Derecho de la Guerra Marítima o, más exactamente, sobre el Derecho Internacional aplicable a los conflictos armados en la mar, elaborado por juristas internacionalistas y expertos navales reunidos bajo los auspicios del Instituto Internacional de Derecho Humanitario de San Remo y aprobado en junio de 1994. El texto ha sido publicado en español como separata de la «Revista Internacional de la Cruz Roja», noviembre-diciembre de 1995.

El carácter no vinculante del «Manual de San Remo» no desmerece su gran valor doctrinal y práctico para el personal de la Armada que, en el momento actual, se enfrenta al anárquico panorama de las fuentes normativas del clásico Derecho de la Guerra Marítima y no puede siquiera acudir para resolver sus dudas a un inexistente «Manual del Derecho de los Conflictos Armados en la Mar», cuya elaboración constituye una de las tareas más urgentes en el campo de la codificación interna de las normas navales militares. Esta situación anómica, que sólo ha podido superar la gran preparación y no pocos quilates de sentido común de nuestros oficiales de Marina, se agrava por la obsolescencia del viejo —y entonces excelente— «Manual de Derecho Internacional Marítimo» para uso del oficial, manual declarado reglamentario por el ministro de Marina el 6 de mayo de 1941 y publicado en la misma fecha por la Editorial Naval.

No podemos silenciar, ya en el terreno doctrinal, la obra clásica del auditor de la Armada Francisco Fariña Guitián, «El buque de guerra ante el Derecho Internacional» (Editorial Naval, Madrid 1941), y la más reciente del recordado ministro togado de la Armada José Luis de Azcárraga y Bustamante, que dedicó al Derecho de la Guerra Marítima buena parte de su conocido libro «Derecho del Mar» (Alcalá de Henares, 1983), hoy desgraciadamente agotado.

El presente artículo, escrito desde la perspectiva de la XXVI Conferencia Internacional de la Cruz Roja y Media Luna Roja (Ginebra, diciembre de 1995), no pretende otra cosa que la presentación del «Manual de San Remo» a los miembros de la Armada, cumpliendo así —desde la prestigiosa tribuna que nos ofrece la REVISTA GENERAL DE MARINA— la resolución aprobada por unanimidad en tal conferencia internacional, con las relevantes participaciones de la representación diplomática del Reino de España y de la Cruz Roja Española. Integran la conferencia los representantes de los 186 Estados partes en los Convenios de Ginebra, las 165 Sociedades Nacionales de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja, el Comité Internacional de la Cruz Roja y la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja.

Y así, en el punto 4 del orden del día de la I Comisión —en cuyo comité de redacción tuvo el honor de participar el autor de este trabajo— que lleva por título «Derecho Internacional Humanitario aplicable a los conflictos armados en el mar», se aprobó la siguiente resolución:

«La XXVI Conferencia Internacional de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja, recordando la Resolución VII de la XXV Conferencia Internacional de la Cruz Roja en la que se solicitan nuevos esfuerzos en cuanto a la reafirmación, a la clarificación y al desarrollo del derecho internacional humanitario aplicable en los conflictos armados en el mar, *tomando nota* del informe del Comité Internacional de la Cruz Roja sobre este tema, *tomando nota con satisfacción* de los esfuerzos emprendidos por los Estados, a nivel nacional, para redactar manuales especificando el contenido del derecho internacional humanitario aplicable a los conflictos armados en el mar, *acogiendo con particular satisfacción* la terminación del Manual de San Remo sobre el derecho internacional humanitario aplicable a los conflictos armados en el mar y su Explicación adjunta, y apreciando los esfuerzos desplegados por el Instituto Internacional de Derecho Humanitario de San Remo, el Comité Internacional de la Cruz Roja y los expertos para la preparación del Manual y su Explicación:

1. *Insta a los Estados* que aún no lo hayan hecho a que redacten manuales sobre el derecho internacional humanitario aplicable a los conflictos armados en la mar.

2. *Alienta* a los Estados para que, cuando redacten proyectos de manuales e instrucciones para sus fuerzas navales, tengan en cuenta las disposiciones del Manual de San Remo.

3. *Invita* a que el Comité Internacional de la Cruz Roja, la Federación Internacional y las Sociedades Nacionales de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja promuevan el conocimiento del derecho internacional humanitario contemporáneo aplicable a los conflictos armados en la mar.»

Introducción

Debemos preguntarnos si hoy es un anacronismo hablar de un Derecho de la Guerra Marítima, Naval o, más exactamente, de un Derecho de conflictos armados en la mar. Y ello porque es indudable que, en la actualidad, las acciones bélicas difícilmente pueden ser aisladas según el espacio (terrestre, marítimo, aéreo) en que se desarrollan, puesto que se integran por la acción coordinada de todos los medios, fuerzas y modos de combate.

Significa esto que las normas aplicables en los conflictos armados están dotadas de una inderogable unidad, de unos principios comunes o, si se quiere, de una parte general común a todos ellos, sin perjuicio de las especialidades o peculiaridades de las llamadas guerra terrestre, guerra marítima, guerra aérea o guerra civil, que —con mayor precisión y modernidad— llamaremos conflictos armados en tierra, mar, aire o conflictos armados internos.

Sin embargo, podemos afirmar en nuestros días que los conflictos armados en la mar están —en buena parte— regulados por normas propias o peculiares (si bien necesitadas de profunda revisión) que establecen principios y reglas de conducta esencialmente distintos de la normativa general de la acción bélica, hasta el punto de que los últimos textos de Derecho Internacional Humanitario aplicable en los conflictos armados excluyen de su regulación —elaborada con pretensiones de universalidad— a las hostilidades que se desarrollan en la mar. Esta situación anómica, o regida por normas convencionales obsoletas por su antigüedad, no impide constatar la importancia actual de la guerra en la mar que afecta al ochenta por ciento de los conflictos armados —en estimación de los estrategas navales— por la dimensión marítima del aprovisionamiento. No es pues extraño que las circunstancias históricas que hicieron nacer las normas tradicionales de la guerra marítima —bloqueo, derecho de captura, confiscación de la propiedad privada, limitaciones a la navegación neutral— sigan vigentes en buena medida en los conflictos contemporáneos y el reto de los juristas se centre en dar soluciones a estos peculiares problemas sin desconocer los principios fundamentales que presiden hoy el Derecho de los conflictos armados, muy particularmente en lo que se refiere a las normas básicas del Derecho Internacional Humanitario (protección de las víctimas de los conflictos armados).

Una primera acotación del tema viene impuesta por la propia definición de lo que debe entenderse por guerra marítima, término que se prefiere a guerra naval para abarcar operaciones en los fondos marinos, actuación de aeronaves o minado de los espacios acuáticos. Existe guerra marítima, en definición de Charles Rousseau, cuando el acto hostil es realizado por una fuerza naval, aun cuando sea dirigido contra el interior de la tierra firme, como el bombardeo de un puerto por una escuadra. Entre el concepto amplio de la guerra marítima (la que tiene lugar en el mar) y el estricto (la que se desarrolla en la mar, por medio de buques que realizan acciones navales contra objetivos marítimos),

Fernández Flores se decanta por un sentido intermedio, al definirla como la que se lleva a efecto por fuerzas navales contra cualesquiera objetivos militares. Por nuestra parte, creyendo aceptable esta conclusión, entendemos por conflicto armado en la mar o guerra marítima el que se desarrolla en los espacios marítimos (incluyendo el espacio aéreo sobre la mar), con medios preferentemente navales y contra objetivos militares situados en cualquier lugar. De este concepto se deduce una característica esencial de este tipo de conflictos armados, destacada por J. L. de Azcárraga y Bustamante consistente en que la acción hostil marítima afecta a la navegación neutral y al principio de libertad de los mares, al coincidir los intereses de los Estados partes en el conflicto y de los neutrales en los mismos espacios marítimos.

Otra peculiaridad deducible de la definición ofrecida es que los preceptos de la Sección I del Título IV (Protección general de la población contra los efectos de las hostilidades) del Protocolo I de 1977, Adicional a los Convenios de Ginebra de 1949, son aplicables a cualquier operación de guerra naval que pueda afectar en tierra a la población civil, como establece el artículo 49.3 del citado protocolo.

Sin entrar en la polémica entre H. Meyrowitz y E. Rauch, sobre la aplicación al Derecho de la guerra marítima de los preceptos del Protocolo I de 1977, debemos poner de manifiesto que —en el momento actual— sus principios generales son el mejor punto de partida para la interpretación y eventual reforma de las normas que regulan los conflictos armados en la mar. Así se establece en artículo 57.4 (Precauciones en el ataque) del mencionado protocolo:

«En las operaciones militares en el mar o en el aire, cada Parte en conflicto deberá adoptar, de conformidad con los derechos y deberes que le corresponden en virtud de las normas del Derecho Internacional aplicables en los conflictos armados, todas las precauciones razonables para evitar pérdidas de vidas en la población civil y daños a bienes de carácter civil.»

Debemos preguntarnos si, a la vista del desarrollo de la acción hostil marítima, son tan importantes las diferencias con la guerra terrestre como para generar unas normas jurídicas que, en la actualidad, justifiquen un radical desconocimiento de lo que podríamos llamar la «parte general» o común del Derecho de los conflictos armados. Se trata de la recepción de las reglas fundamentales contenidas en el Protocolo I de 1977, cuya aceptación supondría la derogación de alguna de las normas básicas del Derecho de la Guerra Marítima clásica.

H. Meyrowitz entiende que la diferencia entre el Derecho de la guerra terrestre y marítima es fundamental y absoluta. Fundamental, en la misma medida que difieren los daños ocasionados en tierra de los producidos en la mar. Absoluta, por la imposibilidad de trasladar las reglas de uno a otro tipo

de guerra, llegando a afirmar que una característica de la guerra marítima es ignorar el principio fundamental de distinción del artículo 48 del Protocolo I de 1977 («... las Partes en conflicto harán distinción en todo momento entre población civil y combatientes, y entre bienes de carácter civil y objetivos militares y, en consecuencia, dirigirán sus operaciones únicamente contra objetivos militares»). Ciertamente, para este autor, a bordo de los buques mercantes existe la distinción entre combatientes y personas civiles, pero reviste una forma muy diferente a la establecida por el Derecho de la Guerra Terrestre. Y esta dicotomía se explica por la especificidad de la guerra en el mar, derivada de las características físicas del teatro de la guerra marítima, de la importancia vital de las comunicaciones por mar y en el valor económico de los bienes afectados. Elementos que confluyen en una categoría particular de objetos propia de los conflictos armados en la mar: el buque mercante, al que difícilmente se pueden aplicar las normas generales sobre bienes civiles.

Por otra parte, Meyrowitz destaca que el Derecho de la Guerra Marítima conoce dos categorías de medios para perjudicar al enemigo, afectando a la población civil en tierra:

a) Actos de violencia, consistentes en destrucciones o ataques que no se distinguen de los lanzados contra buques de guerra.

b) Medidas no violentas adoptadas con el fin de privar al enemigo de sus buques mercantes o mercancías, o de los buques neutrales que lo aprovisionan. Estas medidas son: el derecho de captura si se trata de buques o cargamentos enemigos, o el bloqueo, la reglamentación del contrabando o la guerra económica, en el caso de buques neutrales y su carga. Es evidente, para este autor, que la captura, confiscación o destrucción de estos buques y mercancías afectan —en tierra— a la población civil y no de forma accesoria, sino de forma principal. Y ello porque en la guerra terrestre se protege la propiedad privada enemiga contra la destrucción, embargo o los ataques, por su condición de bienes civiles, mientras en la mar, estos bienes son mercancías que el Derecho contempla sólo bajo el aspecto de su valor económico o estratégico.

G. J. F. Van Hegelson ha matizado la posición de Meyrowitz en su polémica con E. Rauch sobre la especificidad de la guerra naval en relación con la terrestre o aérea y la inaplicabilidad de los preceptos del Protocolo I de 1977. Mientras Meyrowitz puede tener razón si se basa únicamente en las normas jurídicas vigentes —convencionales o consuetudinarias—, en buena parte obsoletas, la realidad de la guerra marítima ha demostrado que la diferencia no es tan radical. Particularmente, los principios generales del moderno Derecho de los conflictos armados, como el principio de distinción o la determinación de los objetivos militares, son también de aplicación a la guerra en el

mar, sin perjuicio de las reglas propias y características peculiares del combate naval. Y es evidente que toda futura reforma de los textos del Derecho de la Guerra Marítima debe asumir estos principios fundamentales.

Destaca Meyrowitz la importancia de la llamada guerra económica marítima y resalta que sería injustificable una guerra aérea o terrestre sin restricciones. Son peculiaridades de la guerra en la mar, en efecto, las operaciones o medidas contra las comunicaciones marítimas económicas del enemigo, aunque no constituyan actos de violencia, pues el ataque y defensa del transporte marítimo son el corazón de la guerra naval. La guerra marítima es esencialmente guerra contra el comercio enemigo y, al tratar de impedir las importaciones y las exportaciones por mar, afecta necesariamente a la población civil.

El estado caótico de las fuentes normativas del Derecho de la Guerra Marítima

Estas precisiones introductorias no pueden perder de vista que el estado de la regulación jurídica de la guerra marítima (Derecho de la Guerra Marítima en sentido estricto o reglas sobre el uso de la fuerza en los conflictos armados en la mar), siempre fragmentario, pues no existe una reglamentación general, pudo ser calificado por Kunz, C. Rousseau, J. L. de Azcárraga y E. Rauch como caótico. Para este último autor, la Declaración de París de 1856, los seis Convenios de La Haya (VI, VII, VIII, IX, XI y XIII) y la Declaración Naval de Londres de 1909 codifican las reglas consuetudinarias propias de la época de la navegación a vela, obsoletas ante los nuevos medios y métodos de guerra, que fueron desconocidas por la llamada guerra marítima total en las dos contiendas mundiales. La única excepción es el intento de restringir —en el período de entreguerras— el empleo de submarinos por el Protocolo de Londres de 1936.

Es bien conocido el escaso desarrollo del Derecho de La Haya (Derecho de la Guerra en sentido estricto o regulación del uso de la fuerza en los conflictos armados) a partir de la consagración de la prohibición de la guerra (Tratado de París de 27 de agosto de 1928 y artículo 2, párrafos 3 y 4 de la Carta de las Naciones Unidas), frente a la posición más realista del Comité Internacional de la Cruz Roja respecto al Derecho de Ginebra (Derecho Internacional Humanitario dirigido a la protección de las víctimas de los conflictos armados). Sin embargo, aun superada esta dicotomía, como apunta Nahlik, los más modernos textos de Derecho Internacional Humanitario (artículo 49.3 del Protocolo I de 1977) o promovidos por las Naciones Unidas para prohibir o restringir el empleo de ciertas armas convencionales que puedan considerarse excesivamente nocivas o de efectos indiscriminados (artículo 1 del Protocolo II, de 10 de octubre de 1980, sobre prohibiciones o restricciones del empleo de

minas, armas trampa y otros artefactos) excluyen o dejan sin regular el desarrollo de los conflictos armados en la mar.

Muy particularmente, el Derecho de la Guerra Marítima ha sido expresamente marginado de dos grandes procesos codificadores internacionales que, sin duda, le afectan y que han culminado con la aprobación —el 8 de junio de 1977— de los Protocolos Adicionales a los Convenios de Ginebra de 1949 (Derecho Internacional Humanitario) y con la adopción —el 10 de diciembre de 1982— de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. En el primer caso (Protocolos Adicionales de 1977), la Conferencia Diplomática (1974-1977) rehusó explícitamente tratar de temas de Derecho de la Guerra Marítima —como afirman P. Gasser, Solf, Bennet y Milles—, pues los delegados reconocieron de forma unánime que no era fácil ni deseable intentar el estudio y revisión del Derecho aplicable a los conflictos armados en la mar, en opinión de Arrasen.

En segundo lugar, es evidente que la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar trataba únicamente de elaborar las reglas jurídicas aplicables a los espacios marítimos en tiempo de paz —como expresó E. Rauch—, por lo que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 no reglamentó los derechos y obligaciones de los Estados en tiempo de conflicto armado —como observó Jaenicke—, declarando en su artículo 88 la utilización exclusiva de la alta mar con fines pacíficos.

Natalino Ronzitti pone de relieve que el Cuerpo de Declaraciones y Convenios que integran el Derecho de la Guerra Naval fue establecido en la codificación de La Haya (entre 1899 y 1907) o incluso antes (Declaración de París de 1856), siendo escasos los instrumentos convencionales posteriores (Protocolo de Londres de 1936) o normas vigentes como costumbre internacional (Declaración Naval de Londres de 1909). Después de la segunda guerra mundial, el único instrumento convencional que se ocupó de los conflictos armados en la mar fue el II Convenio de Ginebra de 1949 (Protección de los heridos, enfermos y náufragos de las fuerzas armadas en la mar) y se refiere a los aspectos humanitarios sin establecer reglas sobre la acción hostil marítima —con algunas notables excepciones— hasta que los nuevos conflictos armados en la mar (islas Malvinas, guerra Irán-Irak o conflicto del Golfo) han atraído el interés de los estudiosos al plantearse el problema de la libertad de navegación para los buques neutrales.

Ahora bien, al estudiar la necesidad de poner fin al estado caótico actual del Derecho de los conflictos armados en la mar, hemos visto las dificultades que ofrece el examen de esta materia a la luz de los principios del Derecho Internacional Humanitario y del emergente Derecho del Mar, pues desgraciadamente —como dice E. Rauch— el Derecho que regula la guerra marítima no se ha modificado más que de forma involuntaria por el Protocolo I de 1977 y de manera indirecta (algunas reglas que afectan a la conducción de opera-

ciones de guerra en la mar) por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, al encontrarse marginado de estos dos procesos codificadores internacionales. Este mismo autor recuerda el pacto alcanzado por las dos superpotencias de entonces, en el seno de la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, para convocar una conferencia internacional sobre el Derecho de la Guerra Marítima, que se realizaría alrededor de diez años después de la adopción de la nueva Convención sobre el Derecho del Mar. Sin embargo, las dificultades que atraviesan para su ratificación por los Estados, tanto los Protocolos Adicionales de Ginebra de 1977 como la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 y la incertidumbre sobre su efectiva aplicación, han hecho concluir a la doctrina —Gasser, Bennet— que es poco razonable y prematuro el intento de revisar el Derecho de la guerra marítima a través de la convocatoria de una Conferencia Diplomática sobre el Derecho aplicable a los conflictos armados en la mar. Estamos lejos aún del deseo de E. Rauch, quien concluye afirmando que las secuelas de la Conferencia Diplomática de Derecho Humanitario (Ginebra 1974-1977) y de la III Conferencia de la ONU sobre el Derecho del Mar (1982) imponen la convocatoria de una nueva conferencia de codificación bajo la forma de una Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho aplicable en los conflictos armados en la mar.

Y, sin embargo, el llamado Derecho Clásico de la Guerra Marítima está necesitado de una profunda revisión, pues —como dice N. Ronzitti— cuatro factores principales han influido en sus normas:

1. La entrada en vigor de la Carta de las Naciones Unidas y la prohibición del uso de la fuerza.
2. El nuevo Derecho del Mar representado por las Convenciones de Ginebra de 1958 y, especialmente, por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982.
3. El Protocolo I de 1977, Adicional a los Convenios de Ginebra, que establece tanto las reglas de conducción de hostilidades como los aspectos humanitarios de los conflictos armados en general.
4. El desarrollo tecnológico de los armamentos navales, con graves dificultades para la adaptación de las viejas normas.

Como dice H. Meirowitz, los juristas no están satisfechos, pero a las potencias marítimas no les parece mal esta situación (*tohu-bohu*) pues les permite —según sus interés de cada momento— invocar las reglas del Derecho clásico en los conflictos donde son neutrales o en las guerras limitadas, reivindicando su derogación en otros casos bajo el pretexto de represalias o de modificación de las circunstancias. Conclusión realista que no debe disminuir los esfuerzos de los juristas comprometidos con el progreso del Derecho Internacional Humanitario para tratar de reunir —como quería E. Rauch— una

Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho Humanitario aplicable a los conflictos armados en la mar.

El anacronismo de las normas que regulan la guerra marítima —con la notable salvedad de las pertenecientes al Derecho Internacional Humanitario (II Convenio de Ginebra de 12 de agosto de 1949 y algunos preceptos de su Protocolo I, Adicional de 8 de junio de 1977)— se pone de manifiesto cuando comparamos sus principios con los que se derivan de la Carta de las Naciones Unidas de 1945 y, particularmente, con la drástica prohibición del uso de la fuerza y amenaza de la fuerza en las relaciones internacionales (artículo 2.4) y con el sistema institucionalizado de seguridad colectiva, cuya responsabilidad primordial corresponde al Consejo de Seguridad (Capítulo VII de la Carta).

Las reglas obsoletas del Derecho de Guerra Marítima fueron elaboradas cuando correspondía al Estado la competencia absoluta para iniciar la guerra o como máximo se podía hablar de una moratoria de guerra (La Haya, 1907). Era el imperio del *ius id bellum* frente al actual *ius ad bellum*, que sólo conoce las excepciones del Derecho inmanente de la legítima defensa individual o colectiva (artículo 51 de la Carta) o el citado sistema institucionalizado de seguridad colectiva. Cuando en 1907 la Comunidad Internacional regula el Derecho de la Guerra Naval, no puede hacer otra cosa sino recoger el Derecho Marítimo Consuetudinario, que nos recuerda las normas de la época de la navegación a vela o los inicios del empleo del vapor en la propulsión de las naves.

No es pues extraño que se condicione la aplicación de las normas del Derecho de la Guerra Marítima a la existencia de una previa e inequívoca y formal declaración de guerra (expresa o en forma de *ultimátum*), precepto que choca frontalmente con el principio fundamental del Derecho Internacional Humanitario —de aceptación universal después de la segunda guerra mundial— que proclama su aplicación en los supuestos de guerra declarada o no declarada, es decir, cuando se comprueba la realidad de un conflicto armado internacional o interno, aunque su existencia sea negada por alguna de las partes en conflicto. Se independiza así la vigencia del *ius in bello* (Derecho de la Guerra regulador de los medios y modos de hostilizar y Derecho Internacional Humanitario protector de las víctimas del conflicto armado) del *ius ad bellum* (o *ius contra bellum*, en muchos casos), pues nada importa la calificación del conflicto (guerra de agresión, acción de legítima defensa individual o colectiva) para que resulten aplicables las normas del moderno Derecho del conflicto (en definitiva, a la persona humana) en todas las circunstancias.

Así pues, basta el inicio del hecho de las hostilidades o lucha armada generalizada para la puesta en marcha de los mecanismos de protección previstos en el actual Derecho Internacional Humanitario, con independencia de la calificación del conflicto a la luz de la Carta de las Naciones Unidas y con independencia de la existencia o no de una declaración de guerra, cuya pertinencia es —cuando menos— cuestionada hoy por la doctrina internacional.

Pero es que, además, las normas del Derecho clásico de la Guerra Marítima —particularmente las que se refieren a la neutralidad naval— no sirven para regular las situaciones en que se hace necesaria la adopción de medidas previstas en el Capítulo VII de la Carta para prevenir la agresión o restablecer la paz y seguridad internacionales. Ante las preguntas ¿son aplicables las normas sobre el bloqueo naval del Derecho clásico de la Guerra Marítima al bloqueo establecido como medida de fuerza en el artículo 42 de la Carta de las Naciones Unidas?, ¿se deben respetar las reglas de la neutralidad marítima tradicional ante la adopción de una medida que implique el uso de la fuerza armada, acordada por el Consejo de Seguridad de conformidad con el Capítulo VII de la Carta?, ¿deben aplicarse las normas del Derecho de la Guerra Marítima en una operación de mantenimiento de la paz?, ¿y en la ejecución de una medida prevista en el Capítulo VII de la Carta que no implique el uso de la fuerza armada, acordada por el Consejo de Seguridad? Es inútil buscar respuestas en normas anteriores a las dos guerras mundiales o incluso en todas las convenidas por los Estados antes de la Carta de las Naciones Unidas.

En síntesis, tanto desde el punto de vista del Derecho Internacional Humanitario como del de los principios de la Carta, resulta imprescindible elaborar un nuevo Derecho Internacional aplicable a los conflictos armados en la mar, plasmado en una norma convencional con vocación de aceptación universal.

Fuentes del Derecho de la Guerra Naval

TRATADOS

Declaración París 1.856
Convenios La Haya 1.907
VI. Buques mercantes
inicios hostilidad
VII. Transformación
buques mercantes.
VIII. Minas submarinas
(no ratifica ESP)
IX. Bombardeo naval.
XI. Derecho de presas
XII. Tribunal I. Presas.
(no entró en vigor)
XIII. Neutralidad
Marítima.

- Tratado Londres, 1930
Guerra Submarina

- Protocolo Londres, 1936

- Acuerdo Nyon, 1937

DERECHO INTERNACIONAL HUMANITARIO

II CONVENIO GINEBRA 1949

PROTOCOLO I GINEBRA 1977

COSTUMBRE

- Declaración NAVAL
LONDRES. 1909.

- Manual Oxford 1913.

- Washington, 1922.

- Convenio Habana
(neutral 1928).

OTRAS FUENTES

ONU, Principios Nuremberg, 1950

DERECHO INTERNO ESPAÑOL

RR. OO. FAS. 1978. RR.OO. Armada 1984. Código Penal Militar 1985. Código Penal 1995.

Antecedentes del «Manual de San Remo»

La XXV Conferencia Internacional de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja

En la penúltima Conferencia Internacional de la Cruz Roja y Media Luna Roja (XXV) se aprobó la Resolución VII, donde se destaca que: «algunos aspectos del derecho internacional humanitario relativos a la guerra en el mar requieren reafirmación y clarificación sobre la base de los principios fundamentales vigentes del derecho internacional humanitario» y se insta a los «Gobiernos a que coordinen sus actividades en los foros apropiados, a fin de examinar la necesidad y las posibilidades de actualizar los textos pertinentes del derecho internacional humanitario relativo a la guerra en el mar».

En los últimos tratados sobre este tema, que datan de 1907 y uno de 1936, sólo se abordan algunas cuestiones específicas, obsoletas en ciertos aspectos, dados los avances tecnológicos, las nuevas costumbres, y la evolución en otros ámbitos del Derecho Internacional, como la Carta de las Naciones Unidas, el Derecho Marítimo, el Derecho Aéreo y el Derecho Medioambiental. Ante estos factores, había una desconcertante incertidumbre por lo que atañe al contenido del Derecho Internacional contemporáneo aplicable a los conflictos armados en la mar. Especialmente, en el Derecho Consuetudinario anterior a la primera guerra mundial se había respetado un conveniente equilibrio entre necesidades militares y civiles, adecuado a los usos navales del siglo XIX; en su resolución, la Conferencia insiste en que, para lograr tal equilibrio, hay que elaborar normas que se puedan aplicar en las condiciones actuales.

Los manuales nacionales sobre las reglas de la Guerra Naval

Conscientes los Estados, particularmente las potencias marítimas, de la impracticabilidad de las normas internacionales vigentes sobre el Derecho de la Guerra Marítima, han elaborado —a partir de 1986— manuales sobre la guerra naval o han incluido, en los manuales generales del Derecho de la Guerra, capítulos dedicados a reglamentar los conflictos armados en la mar. Algunos manuales navales, como el «United States Commander's Handbook on the Law of Naval Operations» (NWP 9A) de los Estados Unidos de América, han adquirido tal prestigio que son citados como modélicos en alguna publicación del Comité Internacional de la Cruz Roja («Comentarios a los Protocolos de 1977, Adicionales a los Convenios de Ginebra de 1949»). Este manual norteamericano ha sido ampliado con el correspondiente suplemento comentado NWP 9 (REV. A)/FMFM-1-10, del que se dispone de traducción al español realizada por la Escuela de Guerra Naval de la República Argentina.

En 1992 se publica el manual de la República Federal de Alemania, denominado «Derecho Internacional Humanitario en los conflictos armados» (ZDv 15/2), traducido al inglés, en el que una parte importante está dedicada a regular los conflictos armados en la mar.

La razón de ser del «Manual de San Remo»

Ante las dificultades —hoy afortunadamente en vías de superación— para la ratificación de los Protocolos de Ginebra de 1977, Adicionales a los Convenios de 1949, que hacían muy problemática la elaboración del Convenio sobre Derecho Internacional aplicable a los conflictos armados en la mar, previsto en la elaboración del Protocolo I, se redactó a lo largo de seis años y fue aprobado en junio de 1994 el denominado «Manual de San Remo» (sobre Derecho Internacional aplicable a los conflictos armados en la mar), complementado por una *Explicación*, que concreta sus preceptos de manera exhaustiva. Durante este dilatado período de tiempo trabajaron juntos representantes gubernamentales (a título personal), académicos (procedentes de universidades e instituciones científicas) y miembros del Movimiento Internacional de la Cruz Roja y Media Luna Roja (Comité Internacional de la Cruz Roja y Sociedades Nacionales de la Cruz Roja y Media Luna Roja) pertenecientes a 24 importantes países.

En definitiva, como afirma su *Nota Preliminar*: «Este compendio, que tiene por finalidad exponer el actual derecho internacional aplicable a los conflictos armados en el mar, contiene algunas disposiciones que pueden considerarse desarrollos recientes del derecho, pero la mayor parte de ellas enuncian la normativa jurídica actualmente vigente. Los participantes en las Mesas Redondas opinan que el presente Manual es, en varios aspectos, el sucesor del *Manual de Oxford sobre las leyes de la guerra naval que rigen las relaciones entre beligerantes*, aprobado por el Instituto de Derecho Internacional en 1913. La elaboración de un manual moderno se consideró necesaria teniendo en cuenta los desarrollos jurídicos acaecidos desde 1913, la mayoría de los cuales no habían sido incorporados al derecho convencional reciente, puesto que el II Convenio de Ginebra de 1949 sólo se ocupó esencialmente de la protección de los heridos, enfermos y náufragos en el mar».

La génesis del manual

Dejando aparte valiosos trabajos del Décimo Congreso de la Société Internationale de Droit Militaire et de Droit de la Guerre (publicados en la «Revista de Derecho Penal Militar y Derecho de la Guerra», Tomo XXVI-1-2-3, 1987), que —en forma de cuestionario de preguntas y respuestas— plantearon todos los temas de relevancia para el moderno Derecho de la Guerra

Marítima, el Instituto Internacional de Derecho Humanitario de San Remo, la Universidad de Pisa y la Universidad de Syracuse de Nueva York convocaron en San Remo (1987) una mesa redonda preliminar sobre el Derecho Internacional Humanitario aplicable a los conflictos armados en la mar, donde se acordó promover la revisión de la citada normativa.

El segundo paso fue la mesa redonda de Madrid (1988), convocada por el Centro de Estudios de Derecho Internacional Humanitario de la Cruz Roja Española y el Instituto Internacional de Derecho Humanitario de San Remo, donde se aprobó un plan de acción para la redacción de un texto actualizado de las normas de Derecho de los conflictos armados en la mar. El profesor M. Pérez González presentó un trabajo sobre la incidencia en la materia de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y G. J. F. Van Hegelson y J. L. Rodríguez-Villasante y Prieto sendos estudios monográficos sobre el bloqueo naval. En la mesa redonda de Madrid participaron muy activamente el Comité Internacional de la Cruz Roja, varias sociedades nacionales de la Cruz Roja y Media Luna Roja, oficiales superiores de varias Armadas, profesores de diferentes universidades extranjeras y —a título particular— miembros de diversos ministerios de Asuntos Exteriores y de asesorías jurídicas de las Fuerzas Armadas, particularmente de las Marinas de Guerra.

Los trabajos preparatorios del «Manual de San Remo» continuaron en sucesivas mesas redondas anuales celebradas en Bochum (R. F. de Alemania, 1989), Toulon (Francia, 1990), Bergen (Noruega, 1991), Ottawa (Canadá, 1992), Ginebra (Suiza, 1993) y, finalmente, en Livorno (Italia, 1994). Reuniendo y articulando los informes o ponencias elaboradas por los respectivos relatores en los intervalos entre las reuniones periódicas, un grupo destacado de juristas internacionalistas y expertos navales redactaron —en definitiva— el manual, en Livorno en el mes de junio de 1994. El texto recoge las observaciones y comentarios de los numerosos participantes en las mesas redondas, los detallados análisis de los expertos y las posturas doctrinales mantenidas a lo largo de su dilatada redacción. El Comité Internacional de la Cruz Roja asesoró al Instituto Internacional de Derecho Humanitario de San Remo durante todo el proceso de elaboración del manual, coordinó el trabajo de redacción del texto y prestó ayuda en las labores administrativas y de secretariado, organizando tres reuniones de relatores, básicas para el desarrollo de las mesas redondas.

Los ponentes o relatores de las distintas reuniones donde se debatieron aspectos parciales del Texto definitivo redactaron una extensa *Explicación anexa* o *Comentario* que complementa cada uno de los preceptos del manual. Todos estos trabajos preparatorios fueron publicados en su versión original en idioma inglés en el «Bochumer Schriften zur Friedensicherung und zum Humanitären Völkerrecht» y por «Cambridge University Press», con un comentario denominado *Explicación* de L. Doswald-Beck. Hay traducción al

español dirigida por el capitán de corbeta auditor de la Armada argentina doctor Roberto Augusto Moreno.

Breve análisis del contenido del «Manual de San Remo» sobre el Derecho Internacional aplicable a los conflictos armados en la mar

Precedido de una *Nota Preliminar*, de la que ya hemos dado cuenta, el «Manual de San Remo» agrupa sus 183 apartados o párrafos numerados en seis partes dedicadas —sucesivamente— a *Disposiciones generales* (Parte I), *Zonas de Operaciones* (Parte II), *Normas básicas y distinción entre personas o bienes protegidos y objetivos militares* (Parte III), *Métodos y medios de la guerra en la mar* (Parte IV), *Medidas que no constituyen ataque: interceptación, visita, registro, desviación y captura* (Parte V) y *Personas protegidas, medios de transporte sanitarios y aeronaves sanitarias* (Parte VI).

Disposiciones generales (Parte I)

Una de las mayores novedades del manual, impensable en el Derecho convencional todavía «vigente», consiste en las referencias a la Carta de las Naciones Unidas en el contexto de los conflictos armados en la mar. Se aproxima así el *ius ad bellum* (sistema institucionalizado de seguridad colectiva, prohibición del uso de la fuerza y sus excepciones, aplicación del Capítulo VII de la Carta) al *ius in bello* (Derecho de la Guerra y Derecho Internacional Humanitario).

Esta primera parte se inicia con la Sección I donde se establece el ámbito de aplicación del Derecho (conflicto armado en la mar, a partir del momento en que se use la fuerza armada) y se reproduce la denominada cláusula Martens, clásica del Derecho Internacional Humanitario.

La Sección II se refiere a los conflictos armados y al ejercicio del derecho de legítima defensa, individual o colectiva, reconocido en el artículo 51 de la Carta de las Naciones Unidas, afirmándose los principios de necesidad y proporcionalidad. También se enuncia el principio de aplicación universal o igualitaria de las normas humanitarias, cuyo idéntico respeto para todas las partes en el conflicto no queda afectado por la responsabilidad internacional de la parte que haya desencadenado el conflicto (*ius ad bellum*).

El estatuto clásico de la neutralidad marítima queda profundamente alterado en los conflictos armados respecto a los que haya tomado medidas (previstas en el Capítulo VII de la Carta) el Consejo de Seguridad (Sección III), cuando se haya imputado a una o más de las partes la responsabilidad de haber recurrido a la fuerza en violación del Derecho Internacional. En definitiva los Estados miembros de las Naciones Unidas no podrán invocar el derecho de la neutralidad frente a las acciones preventivas (operaciones de mante-

nimiento de la paz) o coercitivas que impliquen la aplicación de medidas económicas (embargo o interceptación de comunicaciones marítimas, por ejemplo) que acuerde el Consejo de Seguridad, de conformidad con el Capítulo VII de la Carta.

El teatro de la guerra marítima se delimita en la Sección IV (zonas de guerra naval), utilizando las denominaciones clásicas (mar territorial, aguas interiores, plataforma continental) y otras propias del nuevo Derecho del Mar (zona económica exclusiva, aguas archipelágicas), que relacionan las normas de los conflictos armados en la mar con el marco diseñado por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Montego Bay, Jamaica, 10 de diciembre de 1982). Aflora, sin embargo, en estas normas la preocupación ecológica y el respeto de los derechos soberanos de los Estados neutrales sobre determinadas zonas (zona económica exclusiva y plataforma continental) en las que, sin embargo, las fuerzas navales pueden llevar a cabo acciones hostiles.

La última sección de esta parte está dedicada a las «definiciones», destacando la muy amplia de «Derecho Internacional Humanitario» (que comprende el Derecho de la Guerra y el clásico Derecho Internacional Humanitario protector de las víctimas del conflicto armado), de «ataque» (acto de violencia, ofensivo o defensivo), Estado «neutral», «buque de guerra», otros buques (auxiliar o mercante), «aeronave militar» y otras aeronaves.

Zonas de operaciones (Parte II)

Las normas que hemos visto sobre las zonas de guerra naval se desarrollan y se precisa su alcance en esta parte dedicada a la «geografía de la guerra» o «teatro de la guerra marítima». En su Sección I se delimitan las aguas neutrales (es decir, las aguas interiores, mar territorial y aguas archipelágicas de los Estados neutrales) y el espacio aéreo neutral, donde se prohíben las acciones hostiles de las fuerzas beligerantes, se determinan las acciones que no comprometen su neutralidad (paso de buques de guerra), se prohíbe el vuelo de aeronaves militares beligerantes por el espacio aéreo neutral y se establece una norma —muy polémica— por la que se autoriza a un Estado beligerante a usar la fuerza para responder a la amenaza que constituye la violación de las aguas neutrales por otro beligerante, cuando el Estado neutral no pone término a dicha violación.

Los estrechos internacionales y las vías marítimas arhipelágicas (Sección II) están sometidas a reglas especiales relacionadas con el nuevo régimen de estos espacios marítimos, según la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Así, se reglamenta el paso en tránsito y paso por vías marítimas archipelágicas de naves de superficie, submarinos y aeronaves beligerantes, así como el ejercicio del derecho de paso inocente por estrechos internacionales y aguas archipelágicas neutrales y de los beligerantes.

La zona económica exclusiva y la plataforma continental de los Estados neutrales, objeto de la regulación establecida en la Sección III, son espacios marítimos donde se pueden llevar a cabo acciones hostiles, siempre que se tengan en cuenta los derechos y deberes del Estado ribereño por lo que se refiere —particularmente— a la explotación de sus recursos económicos y la protección del medio marino, con reglas especiales que limitan —pero no prohíben— el minado de estas zonas marítimas.

La Sección IV se ocupa de la alta mar y de los fondos marinos fuera de los límites de la jurisdicción nacional, donde se pueden realizar acciones hostiles preservando los derechos de exploración y explotación de los recursos naturales de los fondos marinos y oceánicos y de su subsuelo, evitando —por otra parte— dañar a los cables y tuberías submarinas que no sirvan exclusivamente a los beligerantes.

Normas básicas y principio de distinción entre personas o bienes protegidos y objetivos militares (Parte III)

Quizá la parte más importante y, sin duda, la más extensa del manual está dedicada a determinar los principios fundamentales del Derecho Internacional Humanitario, afirmados en el Protocolo I de 1977, Adicional a los Convenios de Ginebra, por lo que se refiere a la guerra terrestre. Se proclaman así normas propias de la «parte general» del Derecho de los conflictos armados, como el principio de limitación de medios o métodos de hostilizar («el derecho de los beligerantes a elegir los métodos o medios de guerra no es ilimitado») o el principio de distinción entre civiles (u otras personas protegidas) y combatientes, así como entre bienes civiles y objetivos militares.

En esta Sección I (Normas básicas) se prohíben los ataques indiscriminados, el uso de armas que causen males superfluos o sufrimientos innecesarios y ordenar que no haya supervivientes. Los métodos y medios de guerra naval deben emplearse de forma que se respete el medio ambiente natural, y se obliga a respetar los mismos principios y normas a los buques de superficie, submarinos y aeronaves.

Se establece, asimismo, como principio general, que los buques mercantes y aeronaves civiles son bienes civiles.

Las precauciones en el ataque que integran la Sección II no son otra cosa que la aplicación a la guerra marítima de los clásicos principios de distinción y de proporcionalidad del citado Protocolo I.

Las naves y aeronaves enemigas que gozan de inmunidad contra los ataques (Sección III) se detallan en el manual, que establece las condiciones de inmunidad y su pérdida, concretando las condiciones de inmunidad de las distintas clases de aeronaves protegidas: sanitarias, provistas de salvoconducto y aviones de línea.

Preceptos fundamentales del Derecho de la guerra marítima —contenidos en las Secciones IV y V— son los que determinan cuándo los buques mercantes enemigos o neutrales pueden ser atacados al constituir un objetivo militar. De la larga lista de actividades que convierten a las naves mercantes (enemigas o neutrales) en objetivos militares, destacamos por su novedad e importancia cuantitativa (el grueso del transporte marítimo) la acción residual consistente en «contribuir de cualquier otra manera efectiva a la acción militar, transportando, por ejemplo, material militar». El ataque a los buques mercantes neutrales, no obstante, se limita y condiciona a determinadas circunstancias y advertencias.

También regulan las Secciones V y VI los excepcionales ataques a aeronaves civiles enemigas o neutrales y a los buques de guerra y aeronaves militares enemigos, así como las precauciones concernientes a las aeronaves civiles (Sección VI).

Métodos y medios de la guerra en la mar (Parte IV)

A los medios de la guerra marítima (armas) se refiere la Sección I, donde no se regulan todos los medios de hostilizar empleados en los conflictos armados en la mar, sino únicamente los que presentan características distintas que hacen necesaria una reglamentación diferenciada de las armas utilizadas en la guerra terrestre. El ejemplo más singular lo integrarla la falta de regulación específica del bombardeo naval (IX Convenio de la Haya de 1907).

La sección concreta sus normas a los misiles y otros proyectiles (incluidos los de alcance transhorizonte), torpedos y minas. La regulación de estas últimas se hace con cierto detalle, tanto respecto de las características de las minas (flotantes sin anclaje) como de los espacios marítimos donde pueden ser colocadas, su finalidad y obligaciones de las partes en conflicto cuando hayan cesado las hostilidades.

La Sección II regula dos métodos de guerra: en primer lugar, el clásico «bloqueo» y, a continuación, las modernas «zonas». La reglamentación del bloqueo no nos ofrece grandes novedades en relación con las normas clásicas (Declaración de París de 1856 y Declaración Naval de Londres de 1909) y las limitaciones aportadas por el Derecho Internacional Humanitario (Convenios de Ginebra de 1949 y su Protocolo Adicional I), en cuanto al libre paso de víveres, suministros médicos y otros esenciales para la población civil bloqueada.

La gran novedad es, por el contrario, la aceptación excepcional de las «zonas» (que no podrán afectar de manera adversa a los usos legítimos de determinados espacios marítimos), siempre sometidas a estrictas condiciones. A ello se añade el reconocimiento del Derecho consuetudinario de los beligerantes a controlar los buques y aeronaves neutrales en las inmediaciones del teatro de operaciones navales.

La Sección III detalla las especialidades navales en materia de tácticas de engaño, estratagemas y perfidia. El uso de pabellón falso se admite —a *contrario sensu*— para la navegación de los buques de guerra y naves auxiliares, siempre que no se emplee para lanzar un ataque o simular el estatuto de buques protegidos, la intención de rendirse o una emergencia. A las aeronaves militares y auxiliares se les prohíbe cualquier simulación de pabellón.

Medidas que no constituyen ataque: interceptación, visita, registro, desviación y captura (Parte V)

Se trata de una moderna regulación del clásico derecho de captura o presa (Convenio XI de La Haya de 1907), teniendo en cuenta que, frente al Derecho de la Guerra Naval tradicional (basado en el Derecho de presa), el actual Derecho de los conflictos armados en la mar contempla la posibilidad de ataque a buques no militares, mediante la formulación clara del principio de distinción (determinación de objetivos militares en la guerra naval) antes inexistente en el ámbito de la guerra marítima y hoy necesario a la vista de las nuevas tecnologías y de los ataques indiscriminados contra buques mercantes durante las dos guerras mundiales.

El apresamiento, sin embargo, también tiene su ámbito de aplicación en el «Manual de San Remo» y se denomina de forma negativa: «Medidas que no constituyen ataque». Se regulan así, sucesivamente, después de la determinación del carácter enemigo de los buques y aeronaves (basado en el pabellón que arbolean), la visita y registro de buques mercantes (con la alternativa del desvío de su destino), la inmunidad de las naves mercantes que navegan en convoy con buques de guerra neutrales, las medidas de control (certificación de que no transporta contrabando), la interceptación, visita y registro de aeronaves civiles, la inmunidad de las aeronaves civiles bajo el control operacional de una aeronave militar o de un buque de guerra neutral, y las medidas de interceptación y de control de aeronaves civiles.

Finalmente, se regula la captura según la condición —enemiga o neutral— de los buques mercantes o aeronaves civiles y de sus mercancías, determinando las exentas de captura, su excepcional destrucción, el procedimiento de captura, el juicio de presa y los motivos válidos de captura de buques mercantes neutrales y de sus mercancías y de aeronaves civiles neutrales y sus mercancías.

Personas protegidas, medios de transporte sanitarios y aeronaves sanitarias (Parte VI)

Esta última parte del «Manual de San Remo» completa las disposiciones más modernas del Derecho Internacional Humanitario aplicable a los conflic-

tos armados en la mar: el II Convenio de Ginebra de 12 de agosto de 1949, para el mejoramiento de la suerte de los heridos, enfermos y náufragos de las fuerzas armadas en la mar y su Protocolo Adicional I. Huye el manual de la repetición de tales preceptos y añade otros fundados en los progresos más recientes, particularmente para la identificación de los medios de transporte sanitarios protegidos.

Entre las «Normas generales» de esta Parte VI, destacan la reafirmación de la vigencia del II Convenio de Ginebra, de su Protocolo Adicional I y la posibilidad de establecer una «zona» dentro de un sector marítimo determinado (como lo fue en la guerra de las Malvinas la «Red Cross Box») en la que sólo estén permitidas actividades humanitarias.

El Estatuto de las personas protegidas, su inmunidad, la posibilidad excepcional de retención del personal religioso y sanitario, las personas con derecho al estatuto de prisionero de guerra, la situación de las personas civiles y de los ciudadanos de un Estado neutral son objeto de la regulación de la Sección I (personas protegidas) que complementa los Convenios II y IV de Ginebra de 1949, y V y XIII de La Haya de 1907.

La Sección II (medios de transporte sanitario) trata de otorgar la máxima protección de los buques hospitales, que pueden estar equipados con medios de defensa y autorizados a usar equipos criptográficos, debiendo utilizar los medios de identificación establecidos en el Anexo I del Protocolo Adicional I de 1977.

El manual finaliza con la regulación de las aeronaves sanitarias (Sección III), cuya protección es cuestión muy debatida y que, hasta hoy, no ha alcanzado dimensiones satisfactorias.

Se reglamenta, en primer lugar, la identificación de las aeronaves sanitarias, la notificación de los vuelos sanitarios y los acuerdos de ruta, así como su uso y carácter exclusivo para el transporte de personal y equipos sanitarios.

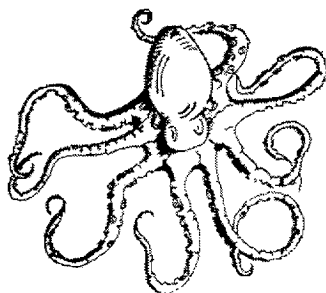
En segundo término, se establece la posibilidad de inspección de las aeronaves sanitarias que sobrevuelan zonas dominadas de hecho por el beligerante adverso o zonas cuyo dominio efectivo no esté claramente establecido. Y, por último, se determina el estatuto de las aeronaves sanitarias que se encuentren en el espacio aéreo neutral y el sistema de inspección, comprobación de la condición de nave protegida y sus consecuencias.

Conclusión

Quienes han redactado el «Manual de San Remo», a la vista de los problemas que ha suscitado la entrada en vigor de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y el lento avance de la ratificación de los Protocolos Adicionales a los Convenios de Ginebra, estimaron prematura la convocatoria de la prevista Conferencia Diplomática y las negociaciones para convertir los preceptos del manual en un texto convencional, en un convenio o

tratado internacional. Por ello no estamos ante un documento obligatorio, ni vinculante en sí mismo para los Estados. Sin embargo, no cabe duda de que deben ser observadas la mayoría de sus normas en cuanto recogen en forma articulada preceptos que forman parte del Derecho consuetudinario (costumbre internacional obligatoria) o actualizan principios del Derecho Internacional Humanitario universalmente aceptados. Restan, no obstante, algunos aspectos polémicos, entre los que destacamos para España: el paso en tránsito por los estrechos internacionales, el minado de la zona económica exclusiva o plataforma continental, la determinación de los buques mercantes que son objetivo militar, el establecimiento excepcional de las «zonas» y algunos preceptos del estatuto de la neutralidad marítima.

Por todo ello, se hace necesario, recogiendo así la citada invitación de la XXVI Conferencia Internacional de la Cruz Roja y Media Luna Roja (Ginebra, diciembre de 1995), que España y, más concretamente, la Armada, promueva la redacción de un manual oficial (para uso del comandante de nuestros buques de guerra) sobre el Derecho Internacional aplicable a los conflictos armados en la mar. Hasta entonces, el «Manual de San Remo», objeto de este comentario, es el mejor punto de partida para encontrar solución a los problemas de Derecho de la Guerra Marítima, ante la ausencia de normas jurídicas que regulen —en forma satisfactoria y actual— los conflictos armados que se desarrollan en los espacios marítimos.



EL DERECHO DEL MAR Y SU GLOSARIO (XI)

(Aproximación terminológica al Convenio de Jamaica)

José CERVERA PERY



Jurisdicción civil (buques extranjeros)



Se entiende, en términos generales, por jurisdicción civil la competencia que ejerce el Estado para conocer las actividades de sus nacionales en relación con sus bienes, estado civil, familia, etc., así como para dirimir las posibles controversias que surjan de dichas actividades.

En esta materia, la regla fundamental que se aplica en el Derecho del espacio oceánico, en relación con el mar territorial, es la de respetar en principio al buque extranjero civil, y en su consecuencia el Estado ribereño no debe detener ni desviar de su derrota a un buque extranjero que cruce por su mar territorial para ejercer la jurisdicción civil sobre una persona que se encuentre a bordo. Dicho Estado tampoco podrá adoptar contra ese buque medidas de ejecución o precautorias en materia civil, a no ser que se adopten en razón de obligaciones contraídas por dicho buque o de responsabilidades en que hubiera incurrido con motivo de, o durante, su navegación a su paso por las aguas del Estado ribereño.

Sin embargo, las disposiciones anteriores no impiden el derecho del Estado ribereño a adoptar, respecto de un buque extranjero, que se detenga en el mar territorial o pase por él procedente de las *aguas interiores*, las medidas de ejecución y las precautorias en materia civil que permitan su legislación.

Las disposiciones sobre esta materia están contenidas en el Convenio de Jamaica en su artículo 28 y son las mismas que aparecen en la Convención de Ginebra de 1958 sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua.

Jurisdicción penal (buques extranjeros)

Por jurisdicción penal se entiende la facultad que asiste al Estado ribereño para conocer de los delitos que se cometan a bordo de los buques que arbolan su pabellón en alta mar, o bien de los que se cometan a bordo de un buque extranjero en los casos previstos por el Derecho del Mar, así como para esta-

blecer las sanciones y las medidas necesarias para la prevención de tales delitos.

Las disposiciones precisas aplicables para esta materia están contenidas en el artículo 27 del Convenio de Jamaica, que repite los conceptos de la Convención de Ginebra de 1958 sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua.

En principio, la jurisdicción penal del Estado ribereño no debería ser ejercida a bordo de un buque extranjero que pasara por el mar territorial para detener a alguna persona o realizar alguna investigación en relación con un delito cometido a bordo de dicho buque durante su paso, salvo en los casos siguientes:

- a) Si el delito tiene consecuencias en el Estado ribereño.
- b) Si el delito es de tal naturaleza que pueda perturbar la paz del país o el orden en el mar territorial.
- c) Si el capitán del buque o el agente diplomático o funcionario consular del Estado del pabellón han solicitado la asistencia de las autoridades locales.
- d) Si tales medidas son necesarias para la represión del tráfico ilícito de estupefacientes o de sustancias sicotrópicas.

Por otra parte, el Estado ribereño puede adoptar las medidas autorizadas por sus leyes para proceder a detenciones e investigaciones de un buque extranjero, cuando dicho buque pase por el mar territorial procedente de las aguas interiores.

En todos estos casos, el Estado ribereño, a solicitud del capitán, debe avisar al agente diplomático o consular del Estado del pabellón antes de adoptar cualquier medida y facilitar el contacto entre tal agente y la tripulación del buque. En caso de urgencia, el aviso se dará mientras se adopten las medidas. Asimismo, las autoridades locales deberán tener en cuenta los intereses de la navegación para decidir si han de proceder a la detención y de qué forma han de llevarla a cabo.

Salvo en cuestiones concernientes a la protección y preservación del medio marino, o con respecto a las violaciones de leyes y reglamentos aplicables a la zona económica exclusiva, el Estado ribereño no podrá tomar medida alguna a bordo de un buque extranjero que pase por su mar territorial si tal buque procede de un puerto extranjero y se encuentra únicamente de paso por dicho mar, sin entrar en las aguas interiores.

Ley del pabellón

El término se confunde al identificarla algunos tratadistas con la nacionalidad, pero puede definirse como «el derecho que tiene un Estado para otorgar su nacionalidad a una embarcación determinada». De conformidad con el

vigente Derecho del Mar, ningún buque puede ostentar más de una nacionalidad.

No debe confundirse la Ley del pabellón, que es un concepto eminentemente jurídico, con el empleo de diferentes banderas reconocidas por el código marítimo internacional para transmitir determinados mensajes o autenticar diversas situaciones (auxilio, epidemia a bordo, averías, saludos, etc.).

En principio, la bandera que ostenta una embarcación indica su nacionalidad, si bien dicho pabellón no la prueba de forma absoluta. Pero entre los deberes que tiene el Estado del pabellón, el Convenio de Jamaica señala el de ejercer de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre buques que arboles su pabellón (art. 94), pero, asimismo, existen otros deberes específicos, tales como:

- a) Mantener un registro de los buques que arboles su pabellón, en el que figuren sus nombres y características, excepto de aquellos buques que por sus reducidas dimensiones estén excluidos de las reglamentaciones internacionales generalmente aceptadas.
- b) Ejercer la jurisdicción de conformidad con su Derecho interno sobre cada uno de los buques que arboles su pabellón, y sobre el capitán, oficiales y tripulación, en cuanto se refiere a cuestiones administrativas, técnicas y sociales que guarden relación con el buque.

Además, todo Estado debe adoptar las medidas necesarias para garantizar la seguridad en la mar, sobre todo lo que respecta a: a) construcción, el equipo y las condiciones de navegabilidad del buque, y b) dotación de los buques, así como las condiciones de trabajo y capacitación de las tripulaciones.

El artículo 94 del Convenio de Jamaica menciona de forma amplia cada una de las medidas necesarias para garantizar la seguridad en la mar. Al respecto, entre otras cosas, dispone que:

«Todo Estado se encargará de que se efectúe una investigación por o ante una persona o personas debidamente cualificadas en relación con cualquier accidente o cualquier incidente de navegación en alta mar, en el que se haya visto implicado un buque que arbole su pabellón, y en el que hayan perdido la vida o sufrido heridas graves nacionales de otro Estado o se hayan ocasionado graves daños a los buques o a las instalaciones del otro Estado o al medio marino. El Estado del pabellón cooperará con el otro Estado en la realización de cualquier investigación que éste efectúe en relación con dicho accidente o incidente de navegación.»

Debido a las facilidades que conceden determinados países, tales como Panamá y Liberia, un elevado número de buques han adoptado la nacionalidad

de estos países, aunque en realidad mantienen contactos más estrechos y completos con otros Estados. De aquí que se diga que estos buques navegan bajo una bandera o pabellón de conveniencia, figura ésta mirada con recelo por el Derecho Internacional del Mar.

Libertades de alta mar

Se han estudiado ya al contemplar el término *alta mar*; sin embargo, debe añadirse algo sobre la libertad de construcción de islas artificiales, que es una de las nuevas libertades que el Derecho del Mar ha añadido a las cuatro tradicionales de alta mar.

En el Convenio de Jamaica, artículo 60, se reglamenta por primera vez en la historia del Derecho Internacional esta nueva libertad, cuya creación obedece a los notables progresos de la ciencia y la tecnología. Cabe aclarar que, según dicho texto, 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 este espacio 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.

En cuanto a la última de las nuevas libertades, la libertad de investigación científica, desde los trabajos de la primera Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en Ginebra en 1958, una serie de delegaciones propuso ya que se incorporara como una de las libertades de alta mar la libertad de investigación científica marítima. Sin embargo, en aquellas fechas la propuesta no tuvo eco y fue desechada.

No obstante, como resultado de los notables avances tecnológicos y científicos en el campo marino y de las corrientes progresistas que en muchos aspectos han conformado al Derecho del Mar, se ha reconocido en la última Conferencia del Derecho del Mar, que dio como resultado el Convenio de Jamaica, la libertad de la investigación científica como una de las libertades de la alta mar, reconocimiento que se encuentra establecido en dicho texto en su artículo 87, inciso f.

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 a los deberes de los demás Estados, según lo dispone el Derecho Internacional y teniendo en cuenta la tesis del consentimiento del Estado ribereño, y este derecho o libertad con una mayor relevancia cuando se trata de la realización de tales actividades en la zona internacional, o sea, en el área de los fondos marinos y oceánicos, situada fuera de la jurisdicción nacional.

No debe confundirse, sin embargo, esta libertad de investigación científica, sancionada por la III Conferencia del Mar, con la llamada *libertad de investi-*

gación de los mares, que según las grandes potencias consistía en la facultad de realizar toda clase de investigaciones científicas en cualquier espacio marino sin tener que sujetarse a reglamentación alguna. El abuso en el ejercicio de esta clase de actividades, cometidas generalmente en contra de los intereses de los países en desarrollo, explica el empeño de estos países en pedir la revisión de los principios tradicionales del Derecho del Mar aplicable en la materia, en el sentido de propugnar la creación de los principios fundamentales de un ordenamiento jurídico que reglamentase en forma adecuada el ejercicio de estas actividades.

No es posible concebir, dado el avance extraordinario de la ciencia y la tecnología marítima, que las actividades que se desarrollan en el espacio oceánico carezcan de un ordenamiento jurídico adecuado. El establecimiento de un marco normativo, incluido en el Convenio de Jamaica, contribuye a la protección de los derechos e intereses de los Estados y, como hemos visto en su correspondiente voz, se dictan normas muy taxativas para los espacios sometidos a soberanía o jurisdicción de los Estados ribereños, pero no se oculta también la importancia que una buena reglamentación orgánica tiene para el delicado equilibrio de la ecología del medio marino en general.



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.

EL PAPEL DE LOS EJÉRCITOS: LA ÉTICA DE SU EMPLEO EN LOS CONFLICTOS (I)

Fernando GARCÍA MORETÓN



Introducción



El conocimiento, que debe elevarse al rango de «creencia», de cuál es el papel de los Ejércitos, en su triple aspecto doctrinal, moral y ético, es un elemento esencial e imprescindible para lograr que sea una realidad en las fuerzas militares el binomio «eficacia alta-moral alta», para alcanzar un equilibrio estable en las relaciones «ejército-sociedad» y proporcionar, ante las exigencias de la defensa nacional, una eficaz solidaridad y «voluntad de vencer» colectivas.

Este conocimiento del papel de los ejércitos se hace más necesario que nunca cuando en la política internacional de hoy día se ha generalizado el uso y empleo de las fuerzas militares en múltiples actividades.

La comunicación de ese *conocimiento* y su desarrollo en *creencias* es, precisamente, uno de los métodos o mecanismos del control social.

Antes de entrar en el objeto de este trabajo parece conveniente exponer brevemente qué supone el control social del Ejército y resaltar la importancia del conocimiento, transformado en creencia, de la misión y fines de los ejércitos.

El control social del Ejército

El control social del Ejército se inscribe en el ejercicio del mando, cubriendo uno de los aspectos, tal vez el más importante, de la *preparación de la Fuerza*, en cuanto a potenciar y desarrollar la *solidaridad* de todos sus miembros para integrarlos en un «sistema de cooperación» eficaz, sin fisuras y de moral alta, plenamente identificado con el sistema de valores y normas que se derivan de los presupuestos de «lo militar».

Con el control social se trata, pues, de crear ese elemento y sentimiento de *convicción* que significa la conformidad, adhesión e identificación con los núcleos «valores-normas» de la Institución Militar y con el «sistema cultural» del Ejército. Es, precisamente, el «sistema cultural» el que proporciona el

conocimiento y los medios que permiten al Ejército sobrevivir y, además, controlar y dominar la Institución.

Lo dicho no significa que el militar tenga que vivir exclusivamente en «su cultura», que, por otra parte, se nutre del más amplio sistema cultural de la Nación como Patria de todos, realzando y custodiando sus rasgos más significativos.

El militar y el Ejército como institución han de vivir inmersos en «su cultura» y en la más amplia de la Nación, dando lugar a que entre ambos sistemas culturales se establezca un sistema de interacciones, con acciones y reacciones generalmente concatenadas, cuyo mayor o menor equilibrio pondrá de manifiesto el grado de integración «Ejército-sociedad». El gran reto del Ejército moderno y de la sociedad es lograr ese equilibrio. En el caso concreto de España, la necesidad de asimilar la idea de Patria de Naciones, respetar esa realidad y conseguir el respeto general parece, a medio plazo, una misión con serias dificultades.

A nadie se le oculta la dificultad, por otra parte, de armonizar las normas internas del Ejército, necesarias para su eficacia, y los valores y normas de uso en la sociedad civil, muy fraccionada y laxa (REVISTA GENERAL DE MARINA, enero 1996, *Control social*).

Esa dificultad hace que el sistema de interacción entre ambas culturas se deba apoyar, por parte de los ejércitos, en dos actitudes fundamentales: la primera es de *resistencia* ante aquellas ideas, modas o costumbres que puedan desarraigar al Ejército de su propia esencia y sistema cultural, para evitar que sus miembros puedan llegar a verse como «guerreros deformados por el industrialismo y el consumismo»; y la segunda actitud aparece como obligación de *proyectar* hacia la sociedad civil valores patrióticos, morales y sociales.

La sociedad civil, por su parte, y en el marco del sistema de interacción, debe tomar conciencia y respetar las características propias de la vida y comportamiento de los miembros de las fuerzas militares. Esos valores y modo de ser, propios de los militares, pueden no ser comprendidos por la sociedad civil, pero esto no debe ser razón justificativa para injerencias que traten de cambiarlos o desprestigiarlos y, mucho menos, ser motivo de hostigamiento.

La sociedad civil, además, debe ser receptora y aceptar los valores histórico-patrióticos que pueda transmitir el Ejército, pues ellos son esenciales para la cohesión nacional y la solidaridad. Con esto no se quiere significar que el patriotismo sea patrimonio exclusivo de los militares, pero sí es cierto que, como decía Canalejas, «el militar es más patriota que los demás o no es un buen militar».

Este sistema de interacción lo activa el control social que, según Gillin, cumple dos funciones: por un lado, hacer que los comportamientos y conductas de todos coincidan para constituir una conciencia colectiva común; y, por otro lado, fomentar y conservar esa conciencia colectiva para asegurar su perpetuidad.

En lo que se refiere al caso concreto de los ejércitos, la primera función, como se puede apreciar, se enmarca en el mismo ámbito de la «socialización del Ejército», por lo que se hace necesario tomar conciencia de lo dicho (REVISTA GENERAL DE MARINA, febrero-marzo 1995) sobre «lo militar» como esencia del Ejército y núcleo de esa conciencia colectiva, y sobre el agente socializador y su naturaleza, la actitud socializadora y los elementos socializadores.

La segunda función se identifica plenamente con el control social propiamente dicho. Es necesario insistir en que el control social, aunque necesario e imprescindible, no es un «fin», sino un «medio», y que al constituir, en cierta medida, una presión sobre la persona humana, su ejercicio debe estar orientado, como ya se ha dicho en otra ocasión, al «bien común» y presidido, en todo momento y circunstancia, por la libertad, la justicia y la verdad, ajustándose a los valores que se deriven de «lo militar».

Los métodos del control social

Los métodos o mecanismos del control social se pueden definir como los procesos que ponen en funcionamiento mecanismos de presión, influencia, sugestión, persuasión o convicción, para inducir a los miembros de una organización a integrarse en ella y adecuar sus esquemas de comportamiento a los que satisfacen a la vez los intereses de la organización y los suyos particulares.

Los métodos del control social informal no nacen espontáneamente. La implantación y su orientación debe ser decidida por la alta dirección en virtud de su autoridad y del poder legítimo que ostenta.

Para ello se requiere un conocimiento objetivo de la realidad, integridad moral y tener conciencia de que el elemento esencial de las organizaciones es el hombre.

Una vez seleccionados los métodos e iniciado su proceso por medio de la *educación*, y apoyándose principalmente en los «grupos primarios», la presión sobre los miembros de la organización no se realiza según la cadena de autoridad jerarquizada de los distintos niveles orgánicos, sino por el «poder condicional» de origen difuso que nace, precisamente, de la aplicación de esos métodos.

Los métodos de control social que se deben aplicar en las organizaciones e instituciones difieren de los que se utilizan en sociología, en los fines específicos y particulares que definen a cada institución, pero, en cualquier caso, deben apoyarse en los parámetros y elementos del sistema cultural de la sociedad.

En la implantación de los métodos de control social tienen una gran importancia la *comunicación*, como vehículo de conocimiento y persuasión, y los *grupos primarios*.

La comunicación debe llegar a impregnar toda la estructura humana de la organización y, como tal «herramienta social», debe proporcionar a todos la

suficiente información sobre los acontecimientos que afectan a la organización y sus motivos, para condicionar, de esta manera, comportamientos y actitudes, orientándolas en un sentido positivo de adhesión.

Los grupos primarios, a los que se debe prestar una atención especial, constituyen el medio más elemental para la formación de la personalidad. Gracias al estrecho contacto de sus miembros proporcionan un alto grado de identificación entre los individuos del grupo, delineando con claridad la conducta deseada, orientada a la aceptación de los fines de la organización, sus objetivos y forma de ser y estar.

Los métodos o mecanismos que se pueden utilizar para llevar a efecto el control social, según Gillin-Gillin en su obra «Sociología Cultural», son los siguientes: el control social a través de las creencias, por sugestión social, por la religión, por medio de ideales sociales, por la ceremonia, por medio del arte, usando factores y elementos intelectuales y por el liderazgo.

Aquí sólo se contempla el control a través de las «creencias», que se identifican con los rasgos que definen «el papel de los ejércitos», dejando para otra ocasión tratar los otros mecanismos del control social.

El control a través de las creencias: su importancia

El control social a través de las creencias es el que permite configurar el papel de los ejércitos o el papel de cualquier otra institución u organización.

Las creencias constituyen un grupo o sistema de rasgos y significados que proporcionan coherencia a un esquema de comportamiento y regulan la integración en el grupo y en todo el ámbito de la organización.

El hombre, como ya se dijo en otra ocasión, sólo podrá tener un verdadero proyecto de vida cuando la «caridad» lo lleve a «querer algo» en lo que tiene «fe» y cree como «bueno», con la *esperanza* de conseguirlo. Tal esquema es el que lleva a poder afirmar que «creer es poder».

El control social por medio de creencias tiene la ventaja de ser muy efectivo, pues permite el desarrollo de una «conciencia colectiva» desterrando los «individualismos» y creando, sin embargo, hábitos y conductas muy automáticas.

Se suele decir que «las creencias son como el suelo de la sociedad; sin creencias no hay sociedad». En esta línea de pensamiento es posible decir que un ejército sin creencias es deficiente en cuanto a eficacia y temple moral.

El sistema de creencias que se debe elaborar en una organización difiere totalmente del que corresponde a una sociedad en la que, generalmente, está relacionado con elementos más o menos religiosos o sobrenaturales y, normalmente, asociados a una sanción.

El sistema de creencias adecuado para una institución es el que se deriva de definir con fuerza, claridad, precisión y lógica el «hecho organizativo» de que:

- toda organización existe para *lograr algo*, generalmente exterior al ámbito de la propia organización;
- que para consumir o realizar ese logro tiene que *hacer algo*;
- y que todo *es* o se *realiza por algo*.

El sistema de creencias debe abarcar la totalidad del contenido y alcance de esas tres circunstancias del «algo».

La identificación con las tres circunstancias del «algo», esto es, con el «sistema de creencias», es un principio universal de importancia decisiva, válido para toda actividad organizada, que se hace efectivo a través de la *comunicación*, sobre cuya importancia no parece necesario insistir.

En este sentido es interesante señalar, para corroborar su importancia, que Deming, creador del sistema de Dirección TQL (*Total Quality Leadership*), que impulsó el desarrollo de la industria japonesa y más tarde fue un «boom» en Estados Unidos, donde todas las grandes empresas reclamaron sus servicios, en su programa de acción establece como primer punto el siguiente:

«Crear una conciencia de que hay que mejorar el producto y el servicio, lo que implica la integración del individuo en la organización y la identificación con su fin, para lo cual una cuestión clave es que conozca de una forma precisa, clara y razonada el objetivo o la misión de la empresa.

Más importante que hacer dinero es tratar de que el “negocio continúe”. La toma de conciencia de mejorar el producto y el servicio, que definen la misión, se relaciona con la supervivencia de la organización que debe ser preocupación de todos.»

Con las creencias se trata, además, de diferenciar lo «bueno» de lo «malo», lo «justo» de lo «injusto», para aprovechar la conciencia natural del individuo y que éste sienta la satisfacción del «deber cumplido» cuando su conducta contribuye a alcanzar esas metas que se valoran como buenas y justas.

El sistema de creencias que se elabore debe combinarse con una «ideología» que desarrolle el «espíritu de cuerpo», para elevar la «tensión» de los miembros de la organización impulsándolos hacia la consecución de las metas y objetivos propuestos.

El papel de los ejércitos

El papel de los ejércitos queda definido por las creencias que se derivan de las tres circunstancias del «algo» ya enunciadas: «lograr», «hacer», y todo «por algo».

Existe una coincidencia generalizada en afirmar que no parece posible que una organización pueda funcionar en el vacío, esto es, sin conocer el ya citado «hecho organizativo» de esas tres circunstancias que representan:

- *la misión* u objetivo que se debe alcanzar;
- *el uso de los medios* que debe utilizar para cumplir la misión; y
- *la finalidad* argumentada y razonada que justifica tal actividad.

Sin embargo, en el campo de las organizaciones y de las empresas, la realidad pone de manifiesto que en la mayoría existe una especie de «inercia» o rutina según la cual funcionan precariamente; como dice Urwick, con una vaga y nebulosa idea de cuál es o qué es ese «algo» en cuanto a su definición precisa y naturaleza exacta.

A los ejércitos les puede suceder algo parecido. El discurso político, las opiniones públicas y el lenguaje de los medios de comunicación pueden desfigurar la realidad de su «papel», tanto en su misión, en el uso de los medios, como en las razones que justifican su actuación.

Es esencial, sin embargo, que el «papel de los ejércitos» sea conocido en sus dimensiones reales y objetivas, tanto por parte del propio Ejército como por parte de la sociedad, para que, de esta forma, goce de una aceptación general y tenga una verdadera influencia en la configuración de la conciencia social sobre la defensa de la comunidad.

El Ejército, al conocer el «papel» que le corresponde, al adquirir esas «creencias», se convierte en un «sistema orientado», lo que supone que bajo esa idea se «configura» con arreglo a la representación de ese «papel» y toda su actividad se inclina para «representarlo», desarrollando tendencias inmanentes y adaptativas orientadas al logro de la *misión* y al adecuado *uso de los medios* con el espíritu puesto en la *finalidad*, amoldándose a lo que pueda alcanzarse en las condiciones existentes o por la vía de la menor resistencia.

La «orientación» para representar el «papel» genera, a su vez, una tendencia a la «autopreservación» y con ella la institución militar se convierte en un fin en sí mismo, y sus miembros, al preocuparse de su preservación (Mayntz, 75), ven en ella algo así como parte de sí mismos, aunque tal actitud no esté justificada por razones de utilidad o de rendimiento. Sus miembros, en los diferentes niveles, quedan impregnados por el «papel» que le corresponde a la institución, de forma tal que moldean sus puntos de vista, opiniones, actitudes y comportamientos a ese «papel».

Las metas de una organización orientan la conducta de sus miembros, son fuente de influencias, son motivadoras de actitudes y sirven de estímulo, pues los miembros de la organización tenderán a valorarse entre sí por el empeño que pongan en contribuir a esas metas.

Conocer, saber y sentir cuál es el papel del Ejército es tener presente «su razón de ser», lo que da un sentido especial y motivador a la actividad diaria,

al mismo tiempo que genera la «elevada moral» que nace de la fe, de creer en esa misión.

Es ilustrativa en este aspecto la queja frecuente de muchos ejecutivos (Sexton, 249) que cambian de empresa:

«No me quejo —dicen— de que me traten injustamente... y, además, me pagan un buen sueldo. Se trata, simplemente, de que no deseo permanecer ligado a una empresa que no va a ninguna parte...»

Bertrand Russell (Galbraith, 50), en orden a ese pensamiento, afirma que «los ejércitos son inútiles a menos que los soldados *crean en la causa* por la que luchan o, en el caso de los mercenarios, tengan confianza en la capacidad de sus jefes para conducirlos a la *victoria*».

El sistema de creencias es mucho más necesario en las organizaciones fuertes, en donde es necesario el condicionamiento interno de sus miembros, esto es, «ser integrados» para obtener un «máximo efecto externo»; así, «el nuevo recluta (Galbraith, 93) de los servicios armados o de la *Central Intelligence Agency* (CIA) es objeto de profunda y detenida instrucción en los “fines” de su organización...; esto, que se llama “adoctrinamiento”, tiene como finalidad obtener la “creencia”, base de la unidad espiritual, moral y disciplina indispensables para alcanzar los “fines externos” de la organización».

El hecho de que el militar precise conocer con exactitud el papel del Ejército radica, a nivel de conciencia particular, en que, según Weber, «el hombre desea tener una buena conciencia y un sentido del significado de su actividad...; esto significa que los hombres quieren “creer” aquellas cosas que justifican sus vidas presentes, tienen necesidad o bien de una justificación ideológica de sus privilegios para poder considerarlos legítimos, o bien de una compensación ideológica de sus sufrimientos».

Es así, según todo lo dicho, como se obtiene una relación *responsable* de todos y cada uno de los miembros del Ejército con el *papel* que les corresponde y que asumen, incluso sacrificando sus propios intereses y objetivos.

Se trata ahora de conocer y saber cuál es el significado y alcance de las aludidas tres circunstancias del «algo» que deben integrar el sistema de creencias.

La misión: «lograr algo»

La misión de los ejércitos es «vencer al adversario»; en términos más académicos y según la doctrina inglesa es *destruir la capacidad combativa del enemigo*.

La misión de todo ejército es «imponer la propia voluntad» en contra de la voluntad del adversario que está empeñado en la misma acción; se trata, en definitiva, de someter al adversario a los fines propios.

En la «misión» está contenido el *poder* que se da a los ejércitos para lograrla. La conciencia y la convicción de ese «poder» debe impregnar la totalidad de su esencia y razón de ser.

Cuando la conciencia de ese «poder» se debilita y cuando la idea de «victoria», rendición total y sin condiciones, no es prevalente y primordial en la actividad operativa de un ejército, puede suceder que, llegado el caso, carezca de la voluntad y capacidad de lograr la victoria y se conforme con la situación de «no ser derrotado».

Sustituir la victoria por la «exigencia de una rendición incondicional» incita a una resistencia desesperada que, aun en el caso de conseguir la rendición, ésta queda larvada en el subconsciente de la comunidad que no reconoce haber sido vencida. Es distinto cuando la «rendición incondicional» no es «exigida», sino «dictada» como consecuencia de la victoria; tal es lo que sucedió con Japón en la segunda guerra mundial.

La paz acordada «sin victoria», cuando se da el caso de que uno quiere vencer y el otro no quiere perder, será una «paz inestable» en la que es muy posible que la victoria definitiva caiga del lado del que «no quería perder». Se trata, en general, como sucedió con el Tratado de Versalles en la primera guerra mundial, de una solución incompleta o de compromiso que no resuelve la guerra, más bien la interrumpe y demora su continuación. En esas situaciones anida el germen de los conflictos.

Así sucedió también en la guerra de Corea, llevada en cada momento (Aron, 52) en función de la política, con la idea primordial de la «limitación del conflicto» y nunca con vistas a una victoria exclusivamente militar, lo que hizo proclamar al general Mac Arthur: «No hay un sustituto para la victoria, si la victoria no significa victoria militar el término carece de significado, el objeto debe ser la destrucción de las fuerzas armadas enemigas y una “paz dictada”, no “negociada”, tras el desarme de éstas». Por el solo hecho de «no vencer», dice Aron, las fuerzas norteamericanas fueron derrotadas.

Generalmente, la «paz negociada» se logra tras un período de «tregua» que no hace más que demorar el fin de la lucha, pues generalmente el adversario aprovecha esa circunstancia para reorganizar sus fuerzas, reagrupar medios y mejorar su posición negociadora. Es lo que ha sucedido en varias ocasiones durante el conflicto de Bosnia, que ha culminado con la «paz negociada» en Dayton que, posiblemente, será el caldo de cultivo de nuevos conflictos.

En cualquier conflicto, que pueda calificarse de guerra más o menos declarada, el objetivo estrictamente militar es «la destrucción de las fuerzas del adversario», la victoria. Sería lamentable que la pérdida, o la no suficiente valoración de cuál es la *misión*, supusiese una pérdida de efectividad llegado el caso de una confrontación, ya sea en situación de crisis o de guerra.

«La esencia está en la victoria y no en las operaciones prolongadas. El general que conoce bien el arte de la guerra es el ministro del destino del pueblo y el que arbitra la suerte de la victoria» (Sun Tzu).

Preservar la naturaleza de la *misión* es un cometido (Mayntz, 106) «que tiene que ser desempeñado de una manera continuada, mientras la organización exista. La *misión* es preservada y se alimenta en cuanto que constantemente se traduce en decisiones, en cuanto que las actividades que varían según las circunstancias se dirigen siempre de nuevo hacia ella y en cuanto que la organización verifica constantemente si su actividad se ajusta y responde a lo que demanda la *misión*».

Para terminar esta cuestión, no se puede pasar por alto que las fuerzas militares se pueden utilizar, y se están utilizando con relativa frecuencia, en cometidos y actividades que nada tienen que ver con su «misión específica», tales son las actividades de *apoyo logístico* utilizando su potencial humano y de material para «vencer» las dificultades que aparecen en el marco de una sociedad cuando se ve afectada por catástrofes naturales (incendios, terremotos, inundaciones, etc.), o cuando sus sistemas vitales de comunicaciones y suministros de elementos esenciales para la vida y la salud se ven dificultados o trastornados por contiendas, luchas, revoluciones o grandes desplazamientos de poblaciones.

Se debe prestar especial atención a la tendencia generalizada de utilizar «las actividades de apoyo logístico» para justificar ante la opinión pública la necesidad de los ejércitos, así como el uso nada apropiado de la expresión «misiones de ayuda humanitaria» para justificar algunas intervenciones y tranquilizar a ciertos sectores de la opinión pública, pues en ambos casos se puede confundir a la conciencia colectiva de la Nación y hacer olvidar la verdadera razón de ser de los ejércitos. El Congreso norteamericano se ha hecho eco de esa circunstancia y, como consecuencia de esa toma de conciencia, el gobierno ha tenido que garantizar al Congreso que el Ejército de los Estados Unidos en ningún caso sería «un servicio de transporte» de las fuerzas de la ONU.

En cualquier caso, situación o circunstancias en que se utilicen «unidades militares» para desarrollar cualquier tipo de actividad, éstas unidades deben llevar en sí todo el *poder* que les corresponde por su propia naturaleza para «usar la fuerza», no sólo en defensa propia, sino ante cualquier amenaza para «imponer la propia voluntad». Cualquier otra postura, cuando se trate de «unidades militares», no de «grupos» formados por militares, será una decisión contra natura que puede conducir a situaciones humillantes no deseadas, como ya ha sucedido con el secuestro de soldados, el abandono en huida de posiciones, etc.

¡Vencer! es la misión y meta de todo ejército, lo que implica *creer* en el triunfo, en la victoria, y tener «voluntad de luchar».

Los medios para lograr la «misión»

La segunda circunstancia, «hacer algo», se identifica con el *uso de la fuerza*, como corresponde a todo ejército, única institución a la que está vinculado el «monopolio de las armas» y su «uso legítimo» en nombre del Estado, como apoyo a su acción política bajo el presupuesto de «amigo-enemigo».

El uso de la fuerza en «presencia», como *poder coactivo* de disuasión, puede ser suficiente para aniquilar, en sentido figurado «de animar», la capacidad combativa del enemigo, que de esta forma se puede dar como «vencido». Esta situación corresponde a la llamada paz hegemónica (Aron, 193) «que surge, no de la igualdad aproximada de fuerzas que reinen entre las unidades políticas y que prohíbe a cualquiera de ellas imponer su voluntad, sino, al contrario, de la superioridad indiscutible de una de esas unidades. Esta superioridad es tal que los Estados insatisfechos no confían en poder modificar el *statu quo* y, sin embargo, el Estado hegemónico no busca absorber las unidades reducidas a la impotencia».

Cuando la superioridad militar no es excesiva y las unidades sometidas están fuertemente motivadas se puede crear un «estado de tensión» en el que se quiere impedir al adversario que adquiera una o más ventajas, o uno o más objetivos políticos o militares, lo que genera una *situación de crisis* que supone un «desafío» en el que las fuerzas, de uno y otro bando, están en estado «pre-operativo» o de «alerta» para poder, en caso necesario, desencadenar una *reacción inmediata* usando la fuerza para imponer su voluntad.

Así se entra en el «uso de la fuerza» que empuja a cada uno de los contendientes a utilizar medios superiores a los de su enemigo: armas, recursos económicos, físicos y científicos, propaganda, espíritu, valor, moral, etc., tratando de adaptar, en todo momento, los esfuerzos propios a la resistencia del enemigo.

El uso de la fuerza (Freund, 683) da lugar a dos tipos de contienda:

- *La guerra-lucha*, con fuerte carga ideológica, que se caracteriza por su violencia, barbarie y atrocidades, en la que intervienen unidades que estrictamente no se pueden llamar «ejército». La guerra-lucha es informe, convulsiva, turbia y está vinculada a la violencia que se alimenta de la impaciencia y la ira, y explota con un ataque «pasional», casi indiscriminado, a las personas y a los bienes de los ciudadanos para dominarlos por la muerte, la destrucción y la sumisión.
- *La guerra-combate*, más humanitaria y sujeta a ciertas normas internacionales, es la que ejecutan los ejércitos regulares. La guerra es por su propia naturaleza violenta; sin embargo, en este caso se trata de una «violencia regulada y justificada», con límites, organizada, disciplinada y gobernada por la idea de no causar más daño del necesario, que llega en el límite a la utilización de armas «no letales».

Un ejército disciplinado y con moral es la imagen de una fuerza calculada, evaluada y controlada que no usa la violencia. Esta fuerza, que es «dominio», es, como dice Freund, «no sólo estéticamente armoniosa, sino que revela a menudo una indiscutible nobleza moral».

Los militares, sin embargo, nunca desean la guerra, se limitan a hacerla respondiendo a una «decisión política». Los militares sí quieren disponer de un ejército fuerte, pues un ejército que no se siente fuerte no está seguro de sí mismo y rápidamente es presa de la indisciplina, del desorden y de la violencia, como se ha podido apreciar en los recientes sucesos de Chechenia.

Esto sucede porque en torno al mantenimiento de lo que supone la *misión*, «destruir la capacidad combativa del enemigo», hay que considerar los que Mayntz llama el «clima de valores» de la organización que puede influir sobre la *misión* pues, aunque no determina «lo que hace» sí determina con frecuencia el «cómo lo hace». Este clima de valores debe ser el que se deriva de los presupuestos de «lo militar» (REVISTA GENERAL DE MARINA, febrero 1995) como esencia de lo que es el Ejército.

La guerra como acto político

En cualquiera de los dos casos, lucha o combate, la guerra entra en escena generada por un «acto político».

«La política (Aron, 25) es el medio material en el que la guerra se desarrolla, en el que sus caracteres generales, formados ya rudimentariamente, se esconden como las propiedades de las criaturas corrientes en sus embriones.»

El último o el más decisivo *instrumento* de la política es la *guerra*; el éxito diplomático del presidente Clinton, materializado en el acuerdo de Dayton, fue la capacidad para decidir la utilización de los ataques aéreos con la *misión* de destruir las posiciones serbias.

Se trata de un instrumento doloroso, desastroso y desagradable, aunque en ocasiones sea necesario y para Proudhon sea la manifestación más grandiosa de nuestra vida individual y social que pertenece tanto a la civilización como a la barbarie, y que para Tocqueville «la guerra agranda siempre el pensamiento de un pueblo y eleva su ánimo».

La guerra, para otros, es como una síntesis vertiginosa del nacer, crecer y morir, pues al mundo venimos con el germen de la lucha entre el cuerpo y el alma, entre el instinto y la razón, entre el bien y el mal, etc.

La consideración compartida por todo ser humano de que la guerra es una realidad espantosa en la que campean el dolor y la muerte no puede servir de argumento para «domesticar la realidad» que muestra inequívocamente cómo la guerra declarada o la fuerza coactiva de los ejércitos son los medios que están resolviendo los conflictos políticos. Como decía Donoso Cortés, «el hombre puede evitar una guerra, pero no tiene poder para suprimir la guerra».

La guerra, guste o no guste, pertenece al destino de la humanidad; es la expresión de un estado de naturaleza de lucha permanente, de intereses enfrentados, de competencias irrenunciables.

La guerra es «medio», cara a que cese la «lucha», para alcanzar la «paz», no como «fin», sino como «medio» para defender o lograr los intereses que afectan al «bien común» de la sociedad.

La dialéctica «guerra-paz»

Guerra y paz son las condiciones alternativas de la vida de las naciones; son dos elementos inseparables; uno no existe sin el otro; se definen mutuamente. La paz, se dice, demuestra y confirma la guerra que, a su vez, es una reivindicación de la paz.

La paz se define, frecuentemente, en sentido negativo: «ausencia de guerra»; sin embargo, debe tratarse como una «realidad positiva», como un asunto de decisión, de voluntad; no debe ser el resultado de un mero «equilibrio de fuerzas» ni el de una «hegemonía despótica».

La paz es reclamada por todos, pero la paz pasa inexorablemente por «vencer» las resistencias, internas y externas, para defender la sociedad y proporcionarle seguridad.

En ocasiones, esa defensa y mantenimiento de la paz puede tener cierta consistencia en las «alianzas» que dan lugar a organizaciones supranacionales, como en el caso de las Naciones Unidas (ONU), aunque la realidad pone de manifiesto que sólo se ha logrado el desplazamiento del *ius belli* desde los Estados nacionales a la ONU, en tanto que la guerra sigue como una realidad inseparable del deseo de paz y la ONU no haya podido, con eficacia, cumplir su cometido de asegurar y consolidar la paz internacional, favorecer y desarrollar las relaciones de amistad entre los pueblos, basadas en los principios de igualdad, mutuo respeto y múltiple colaboración en todos los sectores de la vida humana.

Algunos grupos sustituyen la «teoría de la paz» por una «filosofía pacifista» que Ortega y Gasset no ha dudado en calificar como una «moda pseudo-cultural». El pacifismo se mueve en el terreno de la utopía, de la ilusión y, en algunos casos, evoluciona y se transforma en «antimilitarismo» con un discurso construido con manifestaciones más o menos demagógicas para aprovecharse de la incultura o de los resquemores de algunos.

La verdadera «teoría de la paz» se opone y no desea la guerra, pero reconoce su existencia y, en consecuencia, se propone arbitrar los medios para evitarla, manteniendo abiertos los caminos del diálogo para dejar a la razón, a la paciencia, al interés y al tiempo las posibilidades de encontrar una solución aceptable, pensando, como dijo Pío XII, que «nada se pierde con la paz; todo puede perderse con la guerra».

La paz, por otra parte, no se puede contemplar como la simple ausencia de guerra; la paz debe nacer de la justicia, del respeto, del amor al prójimo y ser fruto del «orden», que necesita un continuo hacerse y una constante vigilancia.

La paz es, como dice San Agustín, «concordia», esto es, una paz ordenada, con «orden», según el cual uno «concuerta» con el otro algo que conviene a ambos de forma voluntaria.

Concepción cristiana de la guerra

La «teoría de la paz» ha ocupado y ocupa un lugar destacado en la concepción cristiana del orden social. El Concilio Vaticano II, en la Constitución *Gaudium et spes*, dedica el capítulo V a la promoción de la paz, la obligación de evitar la guerra y cómo edificar la comunidad internacional: «La humanidad —postula— no podrá llevar a cabo la construcción de un mundo más humano si no se orienta de una vez para siempre a la verdadera paz».

Condena la inhumanidad de la guerra y exhorta a colaborar para promover la paz; sin embargo, un realismo responsable le obliga a constatar que, mientras exista la guerra y no haya una autoridad internacional competente, no podrá negarse el derecho de «legítima defensa», pero una cosa es servirse de las armas para defender los justos derechos de los pueblos y otra cosa imponer por las armas el propio dominio sobre otras naciones.

Declarada una guerra, supuesta legítima y ética en cuanto a su finalidad, no todo resulta lícito. Como ya se ha dicho, la guerra-combate debe estar sujeta a normas internacionales; la violencia del uso de la fuerza y el comportamiento de los combatientes deben estar regulados.

El Concilio Vaticano II, tras reiterar su condena de la guerra total, considera que la destrucción de ciudades o de regiones enteras es un delito contra Dios y contra la humanidad y recuerda a los jefes de Estado y a las altas jefaturas de los ejércitos su responsabilidad.

Condena también, de forma especial, el exterminio de pueblos, de una nación, de una minoría, añadiendo que «debe honrarse el valor de quienes se oponen abiertamente a quien ordene tales acciones». Tal es el hecho, citado por el teniente general Cabeza Calahorra, del coronel Geva, prestigioso militar israelí, cuyo gesto no ha sido suficientemente resaltado, que fue expulsado de su ejército por Beguín al oponerse firmemente al genocidio de Beirut.

Por otra parte, la comunidad internacional atendiendo esas ideas y con base en dos grandes principios: la diferenciación entre combatientes y no combatientes, con la prohibición de atacar deliberadamente a estos últimos, y la utilización de medios proporcionalmente adecuados a la resistencia, con el fin de limitar la violencia y los daños, ha regulado en tratados y convenios, conocidos genéricamente como «Leyes y Usos de la Guerra», la utilización de ciertas armas, la protección de determinados elementos culturales y la vida humana, así como el comportamiento y la actitud ética de los combatientes.

El Comité Internacional de la Cruz Roja (CICR), que trabaja en el cumplimiento del Derecho Internacional Humanitario aplicable a los conflictos

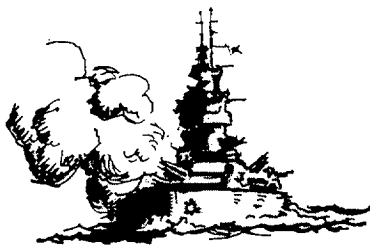
armados, dispone de una «División de difusión para las fuerzas armadas» que prepara información, desarrolla cursos y promueve reuniones y conferencias para instruir sobre el comportamiento y forma de actuar y responder en las situaciones de combate.

Nuestras Reales Ordenanzas de las Fuerzas Armadas, en su artículo séptimo, recogen, en términos generales, cómo debe ser ese comportamiento:

«Las Fuerzas Armadas ajustarán su conducta, en paz y en guerra, al respeto de las personas, al bien común y al derecho de gentes. La consideración y aun la honra del enemigo vencido son compatibles con la dureza de la guerra y están dentro de la mejor tradición española.»

Todo ello se particulariza y detalla en otros artículos (136, 137, 138, 139 y 142) al tratar de la «función militar en el combate».

Se deja para una segunda parte la tercera cuestión: «El fin: todo se realiza por algo», que se completa con la reseña de ciertos aspectos que, aunque pueda parecer que se apartan de los límites en que debe encuadrarse el «papel de los ejércitos», pueden servir de materia de reflexión. Tales comentarios se refieren a la legalidad y legitimidad de la utilización de los ejércitos, el problema ético que puede suscitar esa utilización, los posibles criterios de valoración ética y el problema de la decisión y conclusiones finales.





LA FUERZA NAVAL DE CONTINGENCIA DE LA UEO EN EL ADRIÁTICO

Introducción



El 16 de julio de 1992 marcó un hito en la historia de la Unión Europea Occidental (UEO), ya que fue la fecha en la que una Fuerza Naval de Contingencia de dicha organización (*Western European Union Contingency Maritime Force*, WEUCONMARFOR) comenzó a operar en el Adriático en apoyo de las Resoluciones del Consejo de Seguridad de las

Naciones Unidas, que impusieron el embargo económico y de armamento a la ex Yugoslavia. Se abrió así un importante capítulo en la actividad naval, en el que una organización como la UEO dejó bien clara su intención de tener entidad propia, y capacidad y voluntad de actuación, sola o al lado de otras organizaciones internacionales, cuando la situación y los intereses de los países miembros así lo aconsejaren.

En este artículo pretendo comentar de forma breve los antecedentes de la UEO, los motivos que la llevaron al Adriático, su posible futuro, y las operaciones de mantenimiento de paz de la WEUCONMARFOR, sin entrar en

demasiados detalles de misiones, cometidos, formas de actuación, etcétera, que son temas que ya han sido ampliamente tratados en otros artículos publicados en esta REVISTA.

La UEO

La Unión Europea Occidental es una institución que ya cuenta con muchos años de vida, aunque, debido a los acontecimientos históricos de las últimas

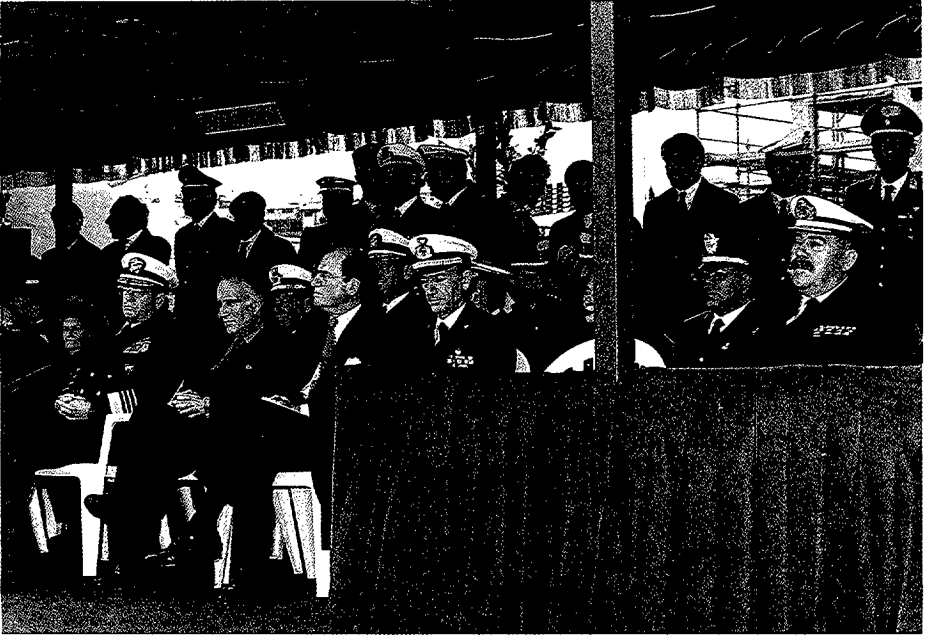
décadas y a la aparición de otras organizaciones internacionales, su existencia se vio relegada a un oscuro plano en el que permaneció dormida —si no olvidada— hasta hace relativamente poco tiempo.

Sus comienzos se remontan al tratado de Dunkerque del 9 de mayo de 1947, firmado entre Francia y Gran Bretaña para prevenir agresiones del exterior, sobre todo de Alemania. Este acuerdo se amplió el 17 de marzo de 1948 con el tratado de Bruselas, firmado por Gran Bretaña, Francia, Bélgica, Holanda y Luxemburgo, con el compromiso de la

defensa colectiva y la cooperación en asuntos económicos, culturales y sociales. Seis años y medio más tarde, en octubre de 1954, se introdujo una importante modificación al tratado de Bruselas con la entrada de Alemania e Italia —antiguos potenciales agresores—, y se bautizó la organización con el actual nombre de Unión Europea Occidental (UEO).

Nació así, con empuje, una institución europea que parecía tener un gran futuro. Pero los acontecimientos en el viejo continente desaceleraron —por no decir que frenaron totalmente— su evolución y desarrollo. Las actuaciones de la Unión Soviética llevaron a lo que se llamó «guerra fría». Europa occidental comprendió que su posible amenaza más que de su propio interior podría venir del Este, y para hacerle frente necesitaba el apoyo del otro lado del Atlántico, de los Estados Unidos y Canadá, lo que se plasmó en el Tratado de Washington del 4 de abril de 1949 y significó el nacimiento de la OTAN, la cual evolucionó hacia la gran organización que es hoy, y fue la principal responsable —junto con otras instituciones internacionales— de la pérdida, por parte de la UEO, de muchos de los cometidos que en principio tenía asignados. Esto sumergió a la UEO en una especie de letargo del que no despertó hasta mediados de los ochenta, cuando los Estados Unidos presionaron para que sus aliados de Europa se hicieran cargo de un mayor número de compro-





Autoridades en la ceremonia de la entrega de mando de WEUCONMARFOR.

misos en el reparto de cargas de la propia defensa. Se empezó a hablar por aquel entonces de una OTAN sostenida por dos pilares separados por el Atlántico: el pilar europeo y el pilar norteamericano.

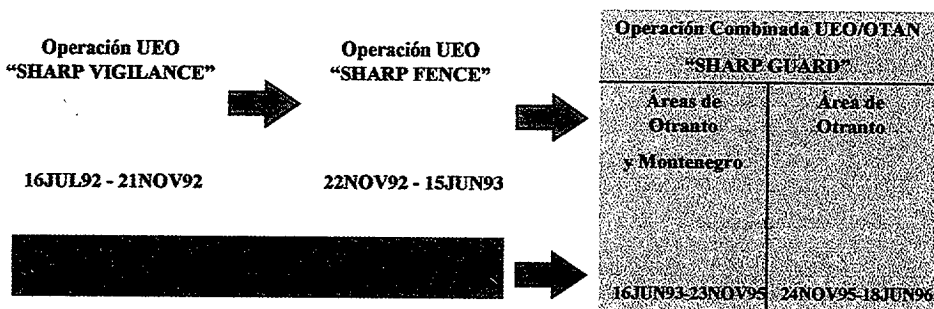
Una de las primeras iniciativas encaminadas a fortalecer el pilar europeo fue la propuesta efectuada por Francia en febrero de 1984 de reactivar la UEO, lo que se hizo realidad en la Declaración de Roma del mismo año. Esto supuso para la UEO la vuelta a la vida después de tres décadas de ostracismo, ya que a dicha resolución le siguieron una serie de acontecimientos (conferencias, acuerdos, redefiniciones de misiones, adhesión de Portugal y España, participación en la guerra Irán-Irak (1987/88) y en la guerra del Golfo (1990/91), que afianzaron su progreso.

Una declaración aneja al tratado de la Unión Europea en Maastricht (10 de diciembre de 1991) dio nuevos bríos a la UEO, al definirla como parte de la defensa de la Unión Europea y como elemento de fortalecimiento del pilar europeo de la OTAN. Más adelante, la voluntad de sus miembros de hacer de la UEO una organización más operativa quedó reflejada en la Declaración de Petersberg, aprobada en Bonn el 19 de junio de 1992, en la que se definieron y asumieron nuevas misiones humanitarias, de mantenimiento de la paz y de gestión de crisis, que llevaron a la organización a participar en el actual conflicto en la ex Yugoslavia, con el control de tráfico fluvial en el Danubio,

la contribución a establecer una administración civil en Mostar, y la participación en las operaciones de embargo en el Adriático.

La UEO en el Adriático

A raíz de la declaración de Petersberg, en la cumbre de la CSCE en Helsinki, los ministros de la UEO decidieron, el 10 de julio de 1992, enviar al Adriático la Fuerza Naval de Contingencia, WEUCONMARFOR, para llevar a cabo el seguimiento de buques mercantes e informar de sus movimientos, en apoyo de las Resoluciones 713 y 757 del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, que establecían el embargo de armas y equipos militares a toda la ex Yugoslavia y el comercio con la República Federal de Yugoslavia (Serbia y Montenegro). Esta primera operación de la UEO en Europa comenzó el 16 de julio de 1992 y se denominó SHARP VIGILANCE.



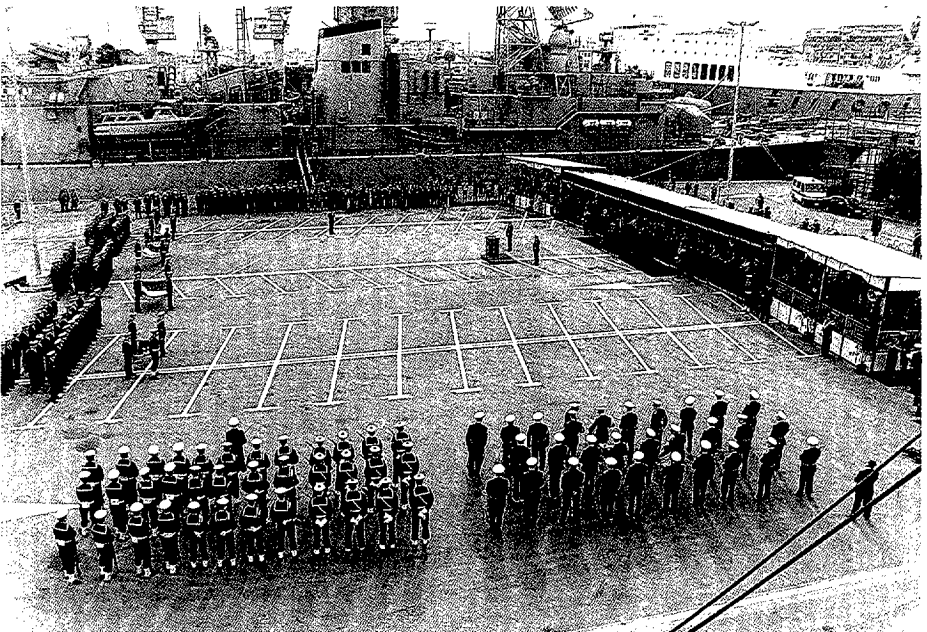
Evolución de las operaciones de la WEUCONMARFOR.

Posteriormente, el 22 de noviembre de 1992 se amplió la operación, que pasó a llamarse SHARP FENCE, con permiso para interceptar a los buques mercantes e investigar sus cargas, de acuerdo con la Resolución 787 de las Naciones Unidas.

En abril de 1993, por la Resolución 820, las Naciones Unidas hicieron aún más severas las medidas de embargo, con la autorización para apoderarse de cualquier buque que operase por cuenta de la República Federal de Yugoslavia. Para el mejor cumplimiento de esta nueva resolución, y para evitar la duplicidad que se producía con la OTAN, que con la STANAVFORMED y STANAVFORLANT también operaba en apoyo de las Resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas anteriormente citadas, fue por lo que el 8 de junio de 1993, en sesión conjunta de los Consejos de la UEO y la OTAN se aprobó integrar a todas las fuerzas en una sola combinada que pasó a llamarse «Combined Task Force-440» (CTF-440), la cual a partir del 16 de junio de 1993 comenzó la operación SHARP GUARD en Otranto y frente a las costas de Montenegro.

Como consecuencia del acuerdo de paz de Dayton, por Resolución 1022 de Naciones Unidas (23 de noviembre de 1995) se suspendió indefinidamente el embargo económico, con lo que las operaciones en el Adriático se redujeron a la vigilancia del embargo de armas, y el área de operaciones se limitó a Otranto. Posteriormente, el 18 de junio de 1996, al cumplirse los requisitos previstos en la Resolución 1021 de Naciones Unidas (22 de noviembre de 1995), se canceló el embargo de armas, se suspendió la operación SHARP GUARD y se disolvió la WEUCONMARFOR, quedando los buques listos para cinco días hasta que se diera por finalizada definitivamente la operación, lo que, de acuerdo con la Resolución 1022 de las Naciones Unidas, se podía producir diez días después de la celebración de elecciones en Bosnia-Herzegovina.

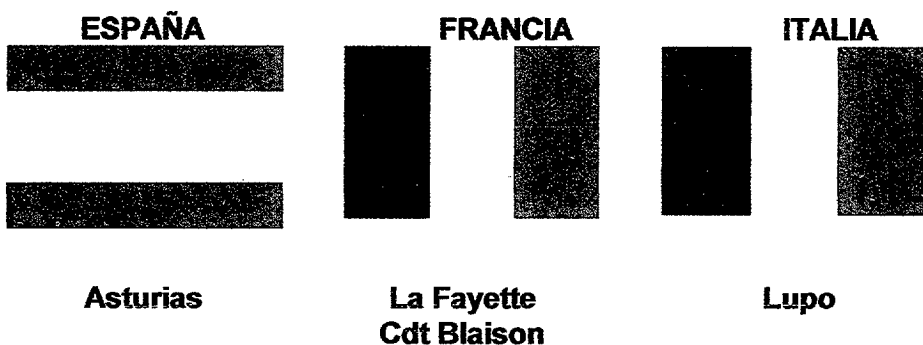
Desde el comienzo de las operaciones en el Adriático hasta que empezó la SHARP GUARD, la WEUCONMARFOR operó bajo el mando del comandante en jefe de la Flota italiana (CINCNAV), y a partir del 16 de junio de 1993, en la SHARP GUARD, operó junto a las fuerzas de la OTAN bajo el mando de COMNAVSOUTH como comandante de la Fuerza Combinada 440 (CCTF 440).



Ceremonia de relevo del comandante de la WEUCONMARFOR.

Fuerzas participantes en la WEUCONMARFOR

Los países que pusieron buques a disposición de la WEUCONMARFOR durante todo el período de la operación fueron tres: Francia, Italia y España. Francia solió aportar dos buques, España aportó siempre uno, en tanto que Italia generalmente aportaba dos buques hasta finales de 1994 y uno a partir de entonces, con lo que el número de buques integrantes de la Fuerza Naval de Contingencia de la UEO normalmente se mantuvo entre cuatro y cinco. También Bélgica contribuyó en una ocasión con un buque por un período de tres meses.



Naciones y buques de la WEUCONMARFOR al finalizar las operaciones.

Por parte de la Armada, el buque participante fue siempre una fragata clase *Baleares*. El primer buque en intervenir fue la fragata *Extremadura*, que lo hizo del 25 de julio al 24 de septiembre de 1992. A partir de entonces las fragatas efectuaron un total de 14 períodos en el Adriático, repartidos como sigue: tres, la *Baleares*; tres, la *Andalucía*; dos, la *Cataluña*; tres, la *Asturias*, y tres, la *Extremadura*. El último buque en intervenir fue la fragata *Asturias*, que lo hizo desde el 5 de mayo de 1996 hasta que se suspendió la operación, el 18 de junio de 1996.

El futuro de la UEO

Después de tres décadas de letargo, seguidas de la última década de lento despertar, hoy todos los países miembros de la UEO coinciden en impulsar la organización y aumentar su capacidad operativa para que pueda llevar a cabo las misiones que se le puedan encomendar, sobre todo después de que en la Declaración de Petersberg se asumieron nuevas misiones humanitarias y de mantenimiento de la paz. Lo que ya no está tan claro es el camino que seguirá y el modelo que habrá de adoptar en el futuro la organización y su relación o conexión con otras instituciones. Existen opiniones encontradas sobre este

particular: unos quieren ver en la UEO el pilar europeo de la OTAN; otros apuntan a que sea la organización armada y de seguridad de la Unión Europea. Hay quien opina que debería ser una combinación de las anteriores opciones (elemento de seguridad de la UE a la vez que pilar europeo de la OTAN). También existe la opinión de que podría seguir como organización independiente al servicio de sus miembros. Y no faltan los que abogan por una UEO como elemento de seguridad de toda Europa. Por otra parte, al lado de los que ven en la UEO un refuerzo de la OTAN, están los que la ven como un contrincante de la Alianza Atlántica.

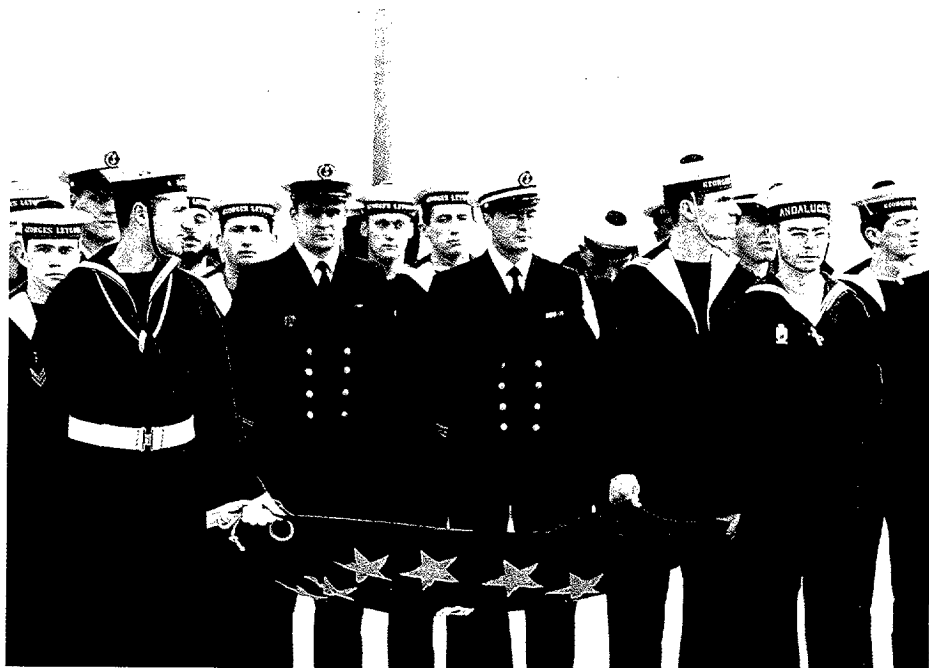
De cualquier manera, la UEO sigue adelante. Su Célula de Planeamiento trabaja a fondo en la constitución de sus fuerzas, y en el empleo flexible de los medios de la OTAN que la hagan más operativa (comunicaciones, inteligencia, procedimientos, etc.). Y la UEO se esfuerza en el desarrollo y fortalecimiento de sus estructuras operativas y orgánicas, e impulsa los estudios sobre el futuro de la seguridad de Europa y el papel que debería jugar en dicha seguridad. En este sentido cabe destacar que en la cumbre de la OTAN en Berlín, a principios de junio de 1996, se establecieron los principios para crear una «Identidad Europea de Defensa», lo que puede suponer un importante estímulo para la UEO con vistas a su futuro.

Fuerzas a disposición de la UEO

Ya en la Declaración de Petersberg de junio de 1992, los miembros de la UEO manifestaron estar dispuestos a poner a disposición de la organización parte de sus fuerzas (*Forces Answerable to WEU*, FAWEU). Estas fuerzas podrán ser utilizadas tanto para la defensa colectiva como para aquellas otras misiones humanitarias y de mantenimiento de paz que fueron definidas en Petersberg.

La misma Declaración de Petersberg abrió también la posibilidad de empleo por la UEO de formaciones multinacionales europeas ya constituidas o en vías de formación, entre las que hoy se pueden citar:

- La División Multinacional Central: compuesta por unidades de Alemania, Bélgica, Reino Unido y Holanda.
- La Fuerza Anfibia británico-holandesa.
- El Eurocuerpo: con fuerzas terrestres de Alemania, Francia, Bélgica, Luxemburgo y España.
- La Eurofuerza Operativa Rápida (EUROFOR): compuesta por fuerzas terrestres de España, Francia, Italia y Portugal.
- La Fuerza Marítima Europea (EUROMARFOR): compuesta por fuerzas navales de los mismos países integrantes de la EUROFOR (España, Francia, Italia y Portugal).



La bandera de la UEO en manos de marineros de la WEUCONMARFOR, entre ellos, uno de la fragata *Andalucía*.

Una mirada al mañana

La WEUCONMARFOR casi cumplió los cuatro años de vida y de operación en el Adriático, y cuatro años son tiempo más que suficiente para demostrar la voluntad europea de actuar donde y cuando lo considere necesario. Por lo que más allá de la SHARP GUARD y más allá de la disolución de la actual Fuerza Naval de Contingencia, en algún momento un nuevo conflicto que pueda surgir en un punto del globo y que pueda ser de interés europeo (el golfo Pérsico, los Balcanes, el norte de África, etc.) hará casi con toda seguridad que allí se presente una nueva fuerza naval europea de contingencia, una nueva WEUCONMARFOR —o como se le bautice entonces—, que podrá estar formada a partir de *Forces Answerable to WEU* (FAWEU), o bien podría ser la EUROMARFOR, o la Fuerza Anfibia británico-holandesa, o cualquier otra fuerza naval ya constituida o que se constituya para la ocasión.

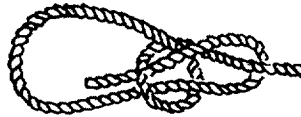
Lo que acabo de apuntar no son más que posibilidades con miras al futuro. Vivimos una época en la que las organizaciones internacionales surgen de un día para otro y a veces resulta realmente complicado conocer todas las

siglas que las designan. Pero, ¿es la UEO una de tantas? Opino que no, por una parte porque la UEO ya tiene más de 40 años de vida, y por otra porque creo que la UEO tiene futuro y será aquel que dicten sus miembros; si ellos la crearon, la dejaron dormir el sueño de los justos durante tres décadas, luego la despertaron y la utilizaron —o la hicieron operar— en tres contiendas, veo difícil e improbable que ahora la vuelvan a dormir, e incluso a eliminar, como muchos pensaron en algún momento.

Resumen de futuro

Llegado a este punto, creo que puedo decir, a modo de resumen y con escaso margen de error, que la UEO seguirá adelante, y si se da el caso volverá a actuar donde y cuando sea necesario. Y posiblemente la veamos utilizar un nuevo componente naval para cumplir su misión, como lo hizo en el Adriático desde el 16 de julio de 1992 hasta el 18 de junio de 1996.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ



BIBLIOGRAFÍA

- REVISTA GENERAL DE MARINA: Diversos artículos y, sobre todo, *La Unión Europea Occidental, de Maastricht a Madrid* (abril 1996).
- «Revista Española de Defensa»: Diversos artículos y, sobre todo, *Un año decisivo para la UEO* (número 95 - enero 1996).
- «Revista Española de Defensa»: Separata del n° 89/90 julio/agosto 1995. *Seis meses de Presidencia.— La UEO y España.*
- Imprenta de la Oficina de Información Diplomática: *Unión Europea Occidental: Historia, estructuras, perspectivas.- 1995.*
- Oficina de Información Pública (PIO) de AFSOUTH: diversos documentos.
- «NATO Review»: diversos artículos.
- Prensa diaria.

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 APOYO LOGÍSTICO INTEGRADO EN LA ARMADA (II)

EL ANÁLISIS DE APOYO LOGÍSTICO (AAL)

Introducción



En el artículo anterior reflexionábamos sobre la necesidad, trascendencia y dificultades que presenta la implantación del concepto Apoyo Logístico Integrado (ALI) en una Organización como la de la Armada o como la del contratista. Veámos que estas dificultades están directamente relacionadas con las mencionadas organizaciones, con las limitaciones de recursos y, sobre todo, con problemas de adaptación de una doctrina de carácter general a necesidades de carácter limitado y particular. Veámos también que en el fondo de la cuestión aparecía un nuevo concepto, el Análisis de Apoyo Logístico (AAL), como herramienta o instrumento principal, como piedra angular de todo el proceso que representa el ALI. El objeto del presente trabajo es analizar y llegar a comprender qué es o cómo debemos concebir el AAL, cómo nos puede facilitar el cumplimiento de los objetivos del ALI, comprobar el espacio de maniobra del que todavía podemos disponer, a pesar de nuestras reducidas series de buques, y, finalmente, y no menos importante, ayudarnos a evitar los prejuicios, algunos con fundamento lamentable, que inspira un concepto logístico tan importante.

Antes de continuar debemos insistir en que el AAL no tiene ningún sentido por sí mismo. El AAL sólo tiene razón de ser cuando se utiliza para lograr los objetivos del ALI. Un AAL que se efectúe sólo para obtener una colección de datos sin aplicación práctica es, efectivamente, una lamentable pérdida de tiempo y dinero que debemos de evitar por todos los medios a nuestro alcance. Un AAL debe ser otra cosa, que es lo que vamos a intentar descubrir.

Consideraciones

Antes de entrar de lleno en el tema que nos ocupa, conviene que recordemos algunos antecedentes. Sabemos que el mantenimiento es uno de los principales o el principal elemento funcional logístico y, como tal, ha sido una constante preocupación para la Armada, que desde siempre ha querido reservarse un importante papel en su ejecución, como lo demuestra la amplitud de reglamentos e instrucciones promulgados hasta la fecha. Hemos construido o adquirido un equipo, ¿cómo vamos a mantenerlo en condiciones de eficacia

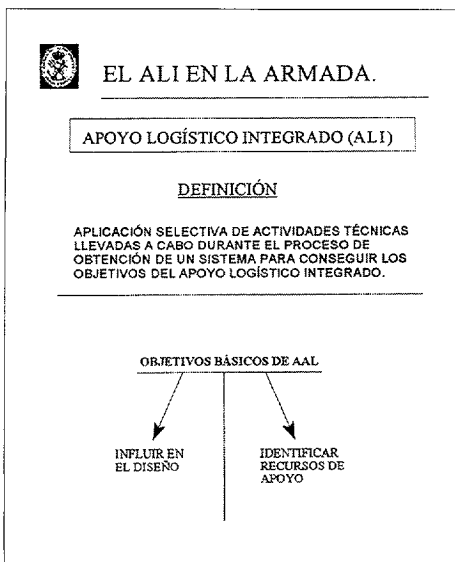


Figura 1.

operativa? Fiel a esta inquietud se estableció en su día el concepto de Análisis Técnico de Mantenimiento (ATM) (1) con la siguiente definición:

«Análisis Técnico de Mantenimiento (ATM) es el análisis que la Armada exige al fabricante de un cierto sistema o equipo que se instale en un buque de guerra, con el fin de proporcionarle la información necesaria para poder evaluar el grado de fiabilidad y las cargas de sostenimiento a lo largo de la vida del sistema o equipo en servicio.»

El ATM se concibió entonces como un análisis complementario de la Propuesta Inicial de Apoyo (PIDA)

para aquellos equipos cuya importancia y complejidad aconsejaban disponer de información más completa. El ATM, como la PIDA, debe ser entregado por el fabricante de acuerdo con las condiciones y requisitos incluidos en la Sección 080 de la Especificación.

Para cada equipo/componente identificado como idóneo para ser sujeto de un ATM, el fabricante debería cumplimentar dos formatos (A y B), cuyos campos se explican y se definen en las instrucciones a tal efecto contenidas en el propio manual. Entre ambos formatos el fabricante debe proporcionar un total de 40 datos por cada prevista acción de mantenimiento, sin que exista explicación en las mencionadas instrucciones sobre cómo o con qué procedimiento o atendiendo a qué norma el fabricante debe obtener la información que se le solicita. Esto pudo ser el problema mayor que en su día tuvieron los ATMs.

¿Qué sucede hoy? La aparición del concepto AAL supera al ATM, puesto que el análisis no se limita al elemento funcional logístico Mantenimiento, sino a *todos* los elementos del ALI. La conocida Norma 1388-1A (Procedimiento) y 2B (Registro) no sólo define el concepto AAL, sino que explica los procesos de análisis que hay que llevar a cabo para alcanzar los objetivos del ALI. Cada uno de estos procesos ha originado una tupida red de normas, digamos complementarias, a través de las cuales la 1388 se va ramificando.

(1) *Manual para la Redacción de Especificaciones o Prescripciones Técnicas*. 17 de mayo de 1984.

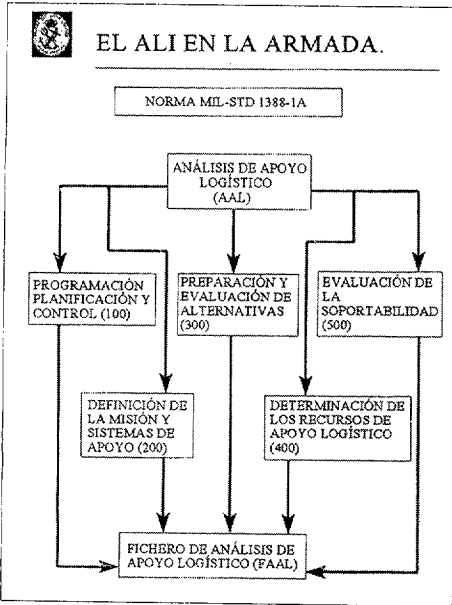


Figura 2.

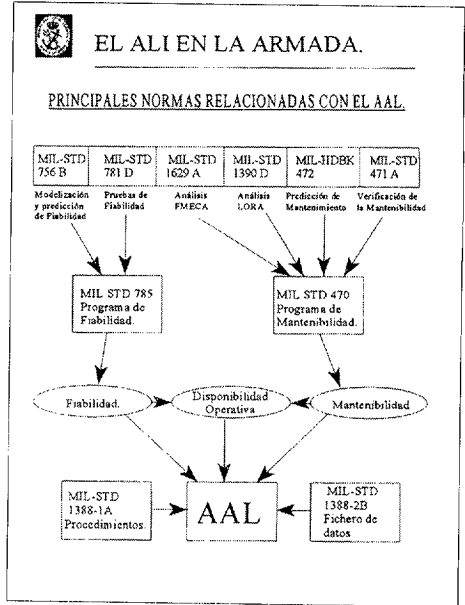


Figura 3.

En este punto conviene recordar que tanto la 1388 como el resto de las normas complementarias han sido redactadas por el Departamento de Defensa (DOD) norteamericano para alcanzar los objetivos del ALI del material que adquiere. Pero este cuerpo normativo es tan extenso y complejo que la propia 1388 insiste en la necesidad de adaptar a cada programa de obtención en particular los procedimientos que hay que aplicar y el volumen y naturaleza de la documentación de apoyo que se debe obtener. Es por este motivo por lo que la norma no debe tener carácter contractual y sí debe ser, en cambio, utilizada como manual de referencia, útil sobre todo para establecer un lenguaje común que facilite el entendimiento logístico entre los órganos de contratación y los fabricantes o contratistas. La propia Marina estadounidense así lo entendió en su día, llevando a cabo su particular adaptación en un proceso dividido en tres fases:

- Fase I: análisis durante la fase de diseño para asegurar que el buque, sistema o equipo pueda ser apoyado, de modo que cumpla los requisitos operativos y logísticos al mínimo coste.
- Fase II: planeamiento durante la fase de producción de los recursos logísticos que van a ser necesarios para las operaciones de mantenimiento o impuestos por cualquier otro elemento funcional logístico.
- Fase III: realimentación para evaluar durante la fase de servicio el apoyo previamente calculado y modificarlo según sea necesario.



EL ALI EN LA ARMADA.

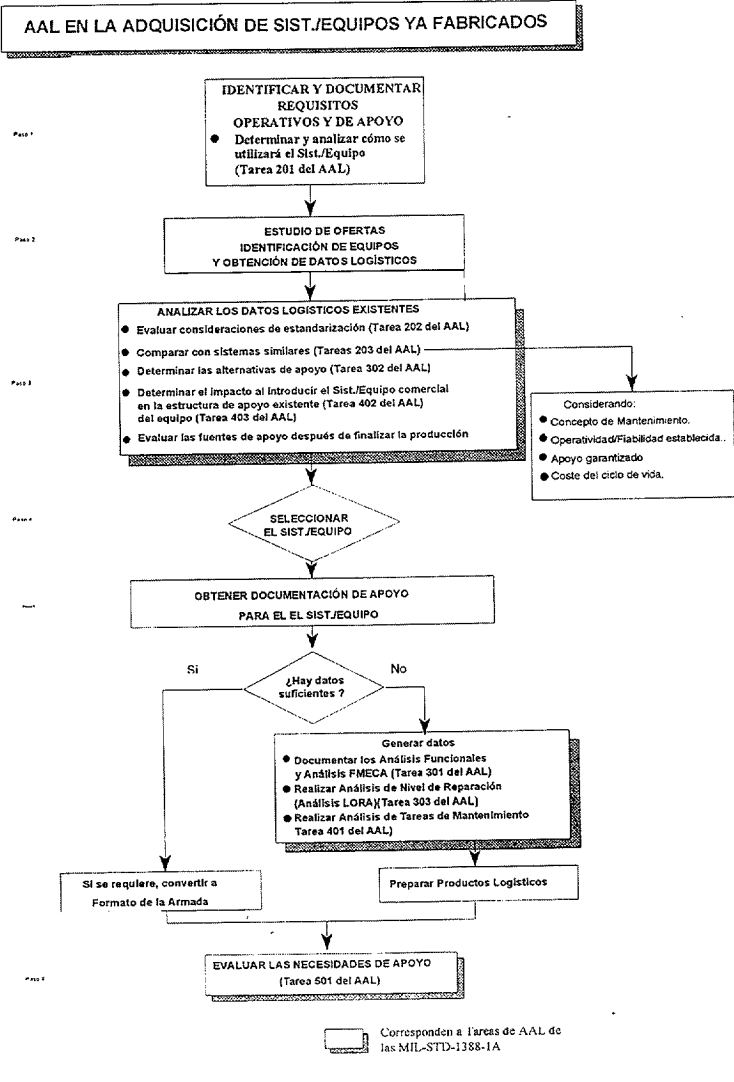


Figura 4.

Como se puede apreciar, el mantenimiento aparece dentro del ALI como centro principal de las actividades logísticas, en consonancia con lo que siempre fue tradicional en la Armada.

Para la segunda fase, la Marina de los Estados Unidos editó en 1981 una publicación (2) para describir el proceso de AAL. En ella, el procedimiento para identificar necesidades de mantenimiento se divide en las siguientes etapas:

- Recopilación de datos técnicos de los Elementos de Significación Funcional (FSI) (3).
- Análisis de Modos y Efectos de Fallo (FMEA).
- Análisis de Nivel de Reparación (LORA).
- Análisis de Mantenimiento Preventivo (PMS) (4).
- Análisis de Mantenimiento Correctivo (IMS/TRS) (5).
- Análisis de Mantenimiento de Equipos Inactivos.
- Análisis para determinar requerimientos para efectuar las tareas de mantenimiento y otros elementos funcionales logísticos.

Esta publicación dio lugar en la Armada a otra titulada «Manual de Análisis de Apoyo Logístico. Segunda Fase. AAL II» de 23 de julio de 1984, que podría considerarse, de acuerdo con lo anterior, como nuestra propia primera adaptación a la Norma 1388-1A. Esta publicación ha tenido suficiente difusión y figura de hecho como referencia en documentación contractual para la obtención de documentación de apoyo de equipos de nuevo diseño o de nueva adquisición. Es necesario reconocer, sin embargo, que la calidad de la documentación obtenida por este procedimiento depende en último término de lo rigurosos que sean los fabricantes y contratistas en someterse a los procedimientos de análisis en él establecidos.

(2) (LSA-II). *Logistic Support Analysis. Procedures for Maintenance Requirements Planning*. 10 abril de 1981.

(3) (FSI) *Functional Significant Items* son equipos-componentes que tienen una función importante en la misión o la seguridad del buque.

(4) (PMS) *Planned Maintenance System*.

(5) (IMS/TRS) *Intermediate Maintenance Standard/Technical Repair Standard*.



EL ALI EN LA ARMADA.

ADAPTACIÓN A LA NORMA 1388-1A/2B

Tareas (10) a llevar a cabo por el Contratista Principal:

Tarea 201: Estudio de utilización del buque.

Tarea 202: Evaluar consideraciones de normalización.

Tarea 203: Compatibilidad con concepto de mantenimiento.

Tarea 301: Documentar FMECA y RCM de los equipos que lo necesitan.

Tarea 302: Evaluar alternativas de nivel de mantenimiento.

Tarea 303: Efectuar LORA económico.

Tarea 401: Identificación de todos los recursos de apoyo.

Tarea 402: Evaluar el impacto al introducir el nuevo buque en la estructura de apoyo existente.

Tarea 501: Evaluación de la soportabilidad alcanzada.

Figura 5.

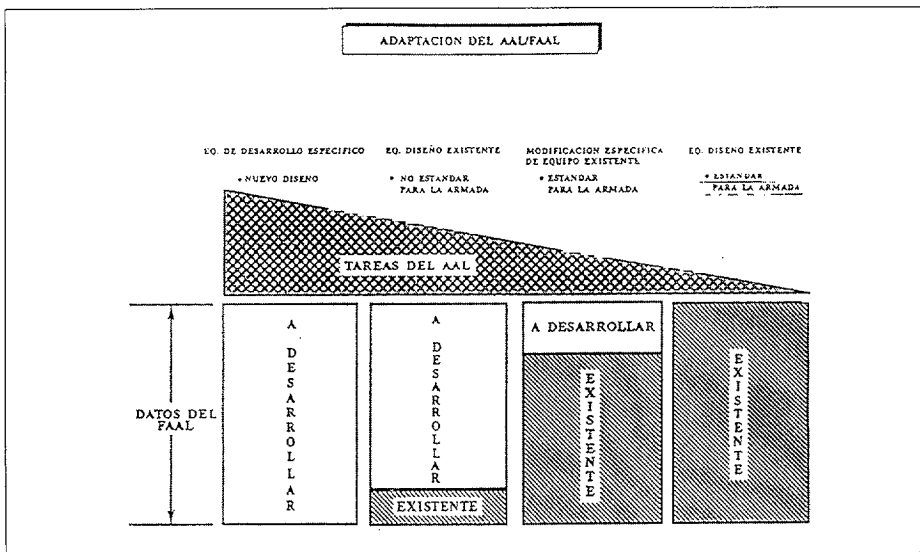


Figura 6.

Hubo en la Armada un segundo intento de adaptación de la Norma 1388-1A en el año 1992 cuando se redacta una propuesta de «Guía para la realización del Análisis de Apoyo Logístico de Unidades, Sistemas y Equipos» que no llegó a promulgarse oficialmente debido al contenido de ciertos informes, quizá demasiado críticos, que la consideraron basada en un criterio correcto, pero demasiado costoso y apoyado en conceptos no habituales en la Armada y de difícil aplicación por personal no especialmente preparado. Ante esta situación parece lógico que mientras no se redacte una guía para efectuar AAL debidamente actualizada, los jefes de Programa, fabricantes y contratistas sólo tienen la opción de referirse directamente a la Norma 1388 o al manual de 23 de julio de 1984 antes mencionado. El caso es tener una referencia inequívoca a la que atenerse cuando se traten temas o se desarrollen actividades relacionadas con el AAL.

El ALI es todavía muy desconocido a nivel teórico y poco aplicado a nivel práctico, motivo por el cual los progresos serán lentos y progresivos. Parece necesario entonces:

- Elegir una línea de actuación coherente y practicable.
- Exigirla y mantenerla contractualmente con la constancia debida.
- Instruir y adiestrar al personal cuanto sea posible.

El fin último, la esencia del AAL, es evitar las incertidumbres del futuro y cualquier procedimiento podría ser bueno si dispusiésemos de él. Lamenta-

blemente no tenemos muchas posibilidades de elección y forzosamente habremos de referirnos a los procedimientos que el DOD y la Marina norteamericana aplican durante los procesos de obtención de sus equipos. Nuestras especiales relaciones con esta Marina, el resultado final que tenga la iniciativa CALS dentro de la OTAN y nuestros proyectos de cooperación internacional nos obligan a referirnos a la famosa Norma 1388, aunque sólo sea como marco para el entendimiento de los problemas, aun necesitando filtro y adaptación.

Como de todos es conocido, la Norma 1388 tiene dos partes. La 1A responde a la norma propiamente dicha, en la que se describen todas las

tareas que deben llevarse a cabo para no olvidarnos de nada que tenga relación con los elementos del ALI. La parte 2B es la que describe los registros, los datos que hay que aportar y los informes que se pueden obtener una vez finalizado el proceso de análisis. La última versión de la norma utiliza 518 datos y puede proporcionar 48 informes, con los que a su vez elaborar toda la documentación de apoyo. La norma, por su amplitud y complejidad asusta a cualquiera y da pie a que sea rechazada como algo excesivamente teórico. La verdad es que la propia norma no se cansa de repetir que debe de ser:


- Adaptada a cada caso concreto.
- Aplicada con discreción (no para todo).

Tampoco es siempre necesario obtener los 518 datos de los equipos de nuestro interés. Cada informe tiene los propios datos, de modo que el jefe del Programa (o sus ayudantes y colaboradores) deben ser muy celosos a la hora de contratar. La norma, como parte fundamental de la iniciativa CALS, está en fase de revisión y según los últimos informes se le quitará todo carácter contractual para que pueda ser utilizada con mayor facilidad como simple manual de consulta (*handbook*). Pero no se espera que varíen excesivamente su contenido, su intención, o los fundamentos doctrinales en los que descansa. Así pues, no es culpa de la norma que no sea correctamente aplicada, sino de aquellos que la utilizan sin la suficiente adaptación.

La parte 2B es una base de datos en la que se registra toda la información obtenida en el AAL y de la que se obtienen los LSA-File que se ponen a

EL ALI EN LA ARMADA.	
<u>EL AAL EN LA ESPECIFICACIÓN DEL BUQUE</u>	
SECCIÓN	ELEMENTO ALI
080	Apoyo logístico integrado.
081	Mantenimiento.
082	Equipos de medida y apoyo.
083	Aprovisionamiento.
084	EMAT.
085	Planos de ingeniería.
086	Manuales y documentación técnica.
087	Instalaciones de apoyo en tierra.
088	Personal y adiestramiento.
<u>PROGRAMAS RELACIONADOS</u>	
041	Gestión de la configuración.
076	Fiabilidad y mantenibilidad.
077	Seguridad.
090	Control de calidad.

Figura 7.



EL ALI EN LA ARMADA.

INFORMACIÓN QUE DEBE SER PROPORCIONADA
AL CONTRATISTA (GEF)

- Configuración logística básica.
- Lista de candidatos AAL.
- Hoja de datos para AAL de cada equipo.
 - * Requisitos operativos.
 - * Hora de funcionamiento anual.
 - * Disponibilidad operativa (Ao).
 - * Fiabilidad y mantenibilidad.
 - * Grados de esencialidad.
- Registros de AAL ya elaborados.

Figura 8.

disposición del contratista para elaborar la documentación de apoyo. Éste, a su vez, dispone del Fichero de Análisis de Apoyo Logístico (FAAL), que es una imagen del LSA-File. Es también por este motivo por lo que el personal de la Armada relacionado con el ALI debe estar familiarizado con la Norma 1388, con sus posibilidades y con las limitaciones y dificultades que encuentran los fabricantes y contratistas en su utilización práctica.

Ante esta situación, ¿qué podemos hacer? En cuanto a la obtención de la documentación de apoyo parece

que se nos presentan dos únicas posibilidades:

- Adquisición directa al fabricante, para lo que debemos definir claramente *los datos* que queremos y, a su vez, el formato y contenido de la documentación que deba adquirirse vía contrato.
- Elaboración de esta documentación por nuestra propia cuenta o con la asistencia técnica necesaria.

Cualquiera de estas soluciones requiere conocimientos teóricos, experiencia práctica y rigor en los procedimientos de contratación, gestión y final inspección de los materiales y documentos que van a ser puestos a nuestra disposición.

En mi opinión éste es un aspecto del ALI que hay que desarrollar para evitar que tenga que plantearse el jefe de Programa. En principio, parece que si no hemos conseguido que sea el fabricante quien proporcione la documentación de apoyo, debe ser el contratista el que actúe como empresa de servicios para obtenerla en favor de la Armada. Pero también debe de mantenerse abierta la posibilidad de contratar la obtención de esta documentación a una empresa del sector privado. Por tanto, nuestras opciones son:

- Que sea el fabricante el que proporcione la documentación de apoyo de acuerdo con requerimientos contractuales.
- Que la obtengamos por nosotros mismos o con ayuda de terceros a partir de los datos proporcionados por aquél.

La primera de las soluciones es la ideal, sobre todo si se tiene en cuenta que el coste de la documentación puede venir incluido en el precio del equipo,

algo que siempre es deseable y que se puede negociar como factor determinante para su posible elección.

Cuando esta solución ideal no sea posible, nos veremos obligados a adoptar la segunda, en la que, además de financiar la obtención de los datos iniciales, habrá que financiar los trabajos para obtener la documentación deseada. Cualquiera de las dos soluciones debe ser de aplicación, al menos a los equipos y sistemas esenciales para la misión y seguridad del buque.

La complejidad y el coste de estos problemas nos hacen comprender la necesidad de aumentar la estandarización todo lo que sea posible para dotarnos de equipos que ya tengan la documentación elaborada.

Otro de los efectos beneficiosos de mantener en el tiempo normas y procedimientos de obtención de documentación de apoyo es el adiestramiento y la instrucción añadida, que se consigue entre todo el personal relacionado, tanto de la Armada como ajeno a ella. Es muy importante que todos hablemos el mismo lenguaje logístico. Por esto, también debemos ser lo más estables que sea posible en el mantenimiento de nuestro rumbo.

Conclusiones

El AAL es cualquier forma de estudio o análisis que nos permita fundamentalmente:

- Tener en cuenta requisitos de apoyo en el diseño del sistema.
- Evaluar alternativas en el proceso de selección de los equipos.
- Determinar y asegurar la obtención de los recursos necesarios para el apoyo.
- Debe aplicarse de una forma selectiva, tomando como referencia los equipos esenciales para el cumplimiento de la misión o la seguridad del personal o material.
- Necesita de procedimientos de aplicación adaptados a nuestras posibilidades y aplicados de una forma constante y continua.
- Necesita también recursos económicos que se compensarán a lo largo del ciclo de vida por una mayor eficacia en la gestión.



EL ALI EN LA ARMADA.

DOCUMENTACIÓN QUE DEBE PROPORCIONAR

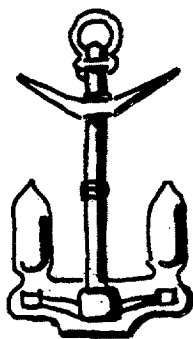
EL CONTRATISTA RELACIONADA CON EL AAL

- Base de datos de configuración.
- Documentación PMS.
- Documentación de Aprovisionamiento inicial (PTD).
- Plan de apoyo de clase (CMP).
- Lista de equipos de medida y apoyo.
- Manuales y documentación técnica.
- Plan de adiestramiento.
- POC.
- Necesidades de instalaciones de apoyo en tierra.
- Planes de pertrechos y estiba de equipos de medida.
- Instrucciones mantenimiento 3° y 4° Esc. (IMS) (TRS).
- Necesidades de calibración de equipos.

Figura 9.

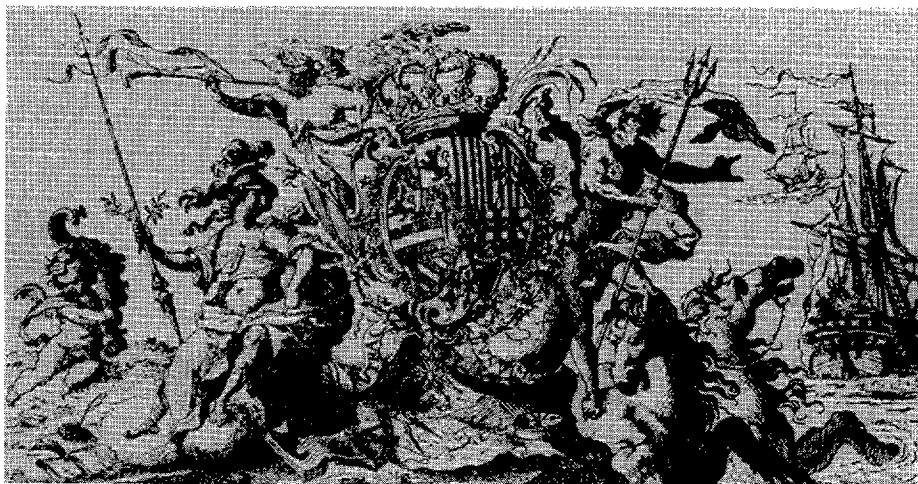
- Necesita personal mentalizado con la suficiente instrucción. Este requisito alcanza a los fabricantes y contratistas.
- Conviene profundizar en los estudios de adaptación a nuestras necesidades de los procedimientos de AAL para redactar un nuevo manual o guía para la realización de Análisis de Apoyo Logístico de unidades, sistemas y equipos de la Armada.

Aurelio FERNÁNDEZ DIZ



BIBLIOGRAFÍA

- Reglamento de Mantenimiento para la Fuerza Naval e Instalaciones de Apoyo.* 9 de septiembre de 1981.
- Instrucción del AJEMA 01/91: *El Mantenimiento en la Armada.* 13 de enero de 1991.
- Instrucción del AJEMA 006/92: *El Apoyo Logístico Integrado en la Armada.* 30 de julio de 1992.
- MIL-STD 1388-1A/2B: *Logistic Support Analysis.*



HISTORIAS DE LA MAR

ILDEFONSO SANZ DOMÉNECH,
MÉDICO PINTOR



O son infrecuentes los casos de médicos de la Armada, y de miembros de la Sanidad Naval, que compatibilizan su actividad principal de atender al personal de Marina enfermo con otras de carácter humanístico o artístico, como las de historiadores, literatos, poetas y pintores, entre otras.

Este hecho está en línea con el número nada despreciable de sanitarios nacionales que, como Marañón, por citar a uno de los que alcanzaron mayor renombre, hicieron posible que su nombre saltara al ámbito del acervo cultural, con inquietudes tan ajenas a su quehacer principal.

Quizá hacer un estudio de este hecho, recopilando las manifestaciones artísticas del personal sanitario naval, o más ampliamente militar que, con categoría de *hobby*, incorporan a las corrientes artísticas patrias el fruto de muchas horas de trabajo, en ocupación tan distante de su profesión, sería una bonita labor investigadora.

Éste es el caso de don Ildefonso Sanz Doménech, médico de la Armada y pintor de finales del pasado siglo, que se especializó en la temática pictórica naval. Precisamente en el Museo Naval de Madrid hemos localizado, con la inestimable colaboración del capitán de navío don Fernando González de Canales, estudioso de los fondos pictóricos del museo, una decena de cuadros en los que este médico pintor ha plasmado lo mejor de su genio artístico, abordando esta especialidad naval de una manera decidida. Su pincel concretó diversos barcos de la flota, contemporáneos suyos, así como escenificado diversos combates (Cavite, Manzanillo...).

Catalogadas están sus obras denominadas «Escuadra de cruceros con el *Giralda*», «Escuadra de Cavite en 1898 en combate con los americanos», «Combate de Manzanillo», «Cañonero», «Acorazado *España*», «Combate del Cavite», «Transporte *Manila*», «Escuadra española: *Pelayo*, *Cardenal Cisneros*, *Carlos V*, *Audaz* y el yate *Giralda*», «Cañonero *Filipinas*», y «Escuadra de cruceros entrando en la ría de Ferrol». Precisamente, esta última, pintada en 1912, que acompaña el presente artículo, es un precioso óleo de 106 por 206 cm, identificado con el número 824 y depositado, al igual que los precedentes, como queda dicho, en los fondos del Museo Naval, que el autor donó al Ministerio de Marina, por lo que se le concedió la Cruz del Mérito Naval.

Representa este cuadro, como se deduce de su propio título, la entrada en la ría ferrolana de la flota de cruceros, encabezada por el acorazado *Pelayo*, al que le siguen, navegando entre boyas, en línea de fila, los cruceros *Carlos V*, *Princesa de Asturias*, *Cataluña*, *Río de la Plata* y *Extremadura*. Resalta en esta bella composición, en primer término, los bajos del *Segaño* y una boya de la canal, logrando el autor un conjunto de gran megestuosidad, muy equilibrado.

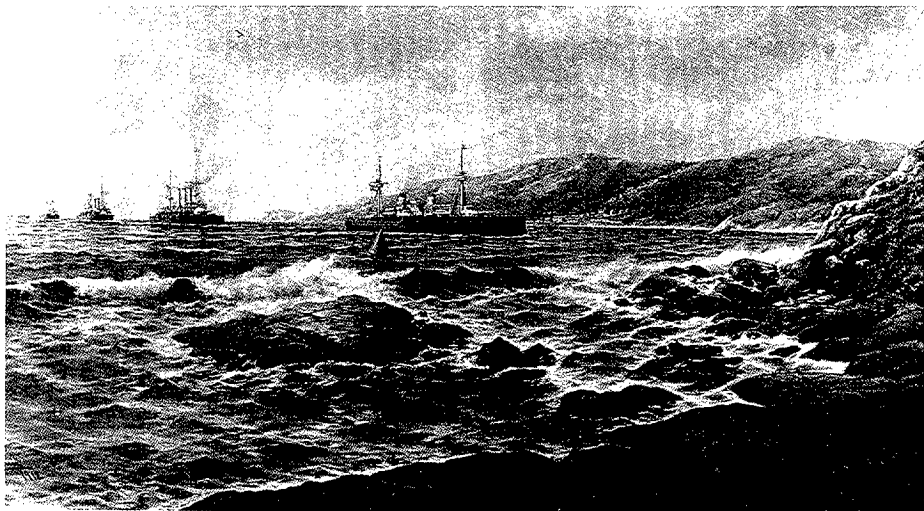
Aprovechamos la oportunidad para airear la trayectoria militar de este prestigioso médico naval, que nace en Noya (La Coruña), el 14 de enero de 1863, hijo de Ildefonso y Felipa. Se licencia en Medicina y Cirugía en la Universidad de Santiago, obteniendo la calificación de sobresaliente en los exámenes de grado (1883). Doctor por la Universidad Central de Madrid (1884), en 1886, ya médico, estaba avecindado en la parroquia de San Pedro de Sarandón, próximo a Santiago. Casado con doña Rita García de Paredes y Abril, de La Coruña (5 de marzo de 1888), le sobrevivieron ocho hijos.

Ingresa en la Armada, por oposición, el 23 de julio de 1886, obteniendo el nombramiento de médico segundo. Los sucesivos ascensos fueron: médico primero (1895), médico mayor (1907), subinspector de segunda (1917), subinspector de primera (1920), inspector (1924), e inspector general (1927).

Permaneció destinado en los siguientes destinos de tierra: servicio de guardias en el Hospital de Marina de Ferrol (1886), apostadero de Filipinas, para cubrir la vacante del fallecido Cardona y Miret (1888), y Hospital de Marina de Cañacao (1891).

En 1893 retorna a la Península destinado al Hospital de Marina de Ferrol, para volver poco después, de nuevo, a Filipinas (1894); allí se le destina a la

Estación Naval de Pollok (1895) y al Hospital de Heridos de San Juan de Letrán, servicio de guardias (1898), para pasar de nuevo a Manila (1899). Permaneció en Filipinas en dos etapas: 1888/1892 y 1894/1899, totalizando siete años y ocho meses. Regresó a la Península «cumplido de campaña» y enfermo.



En 1904 vuelve a Ferrol, donde es nombrado jefe de Sanidad del Arsenal de Ferrol (1908) y jefe de Clínica del Hospital de Marina (1910). Después es nombrado ayudante del inspector Melcior (1911).

En 1915 llega a la Corte destinado a la Enfermería del Ministerio, de donde pasa a desempeñar las jefaturas del Negociado Segundo y de los Servicios Sanitarios (1921); del Centro de Estadísticas Sanitarias de la Armada (1924), e inspector jefe de la Sección de Sanidad del Ministerio de Marina (1925).

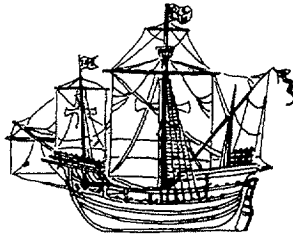
En 1927 es nombrado inspector general de Sanidad, en virtud de vacante, cesando por pasar a la situación de reserva (1929), para retornar poco después a actividad (1930), quedando disponible en Madrid, de acuerdo con lo señalado en el artículo primero del Real Decreto Ley de 6 de febrero de 1930. En 1931 pasa a la reserva, falleciendo en San Sebastián el 13 de octubre de 1937.

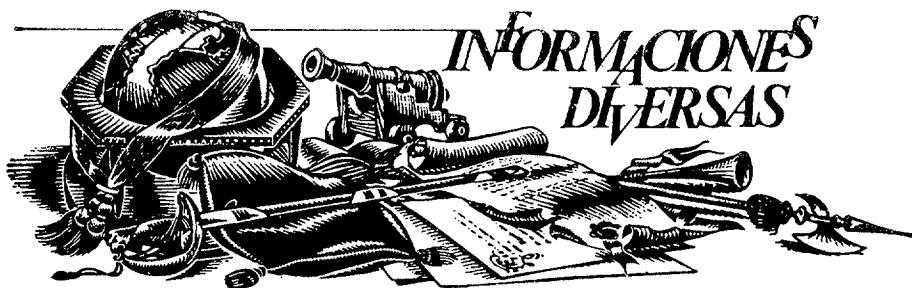
Entre 1887 y 1904 estuvo embarcado en los siguientes buques de la Armada: corbeta *Villa de Bilbao* (1887); crucero *Reina Regente* (1888); fragata *Almansa* (1888); crucero *Aragón*; pontón *Animosa* (1889 y 1894); transporte *Quintín*, a bordo del cual concurre a las operaciones de guerra contra los «moros» en Mindanao (1891); cañonero *Elcano* (1891); fragata *Almansa* (1893); vapor *Argos*; crucero *Isla de Luzón*, a bordo del que toma parte en el combate de Cavite el 1 de mayo de 1898 (1897/98); Estación Naval de Pollok

(desde julio de 1895 a marzo de 1897); crucero *Infanta Isabel* (1901), y fragata *Asturias* (1901 a 1904).

Por tan dilatada y meritoria vida militar y profesional fue recompensado con tres cruces rojas al Mérito Militar, por la campaña de Mindanao, por los servicios prestados en Parang-Parang y en la defensa de Manila; dos cruces del Mérito Naval; la Medalla de Alfonso XIII, por su coronación, y la Cruz, Placa y Gran Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo. Formó parte del Real Consejo de Sanidad. Con *valor acreditado*, estaba calificado como *muy buen oficial*.

Manuel MARTÍNEZ CERRO





EL GRUPO DE APOYO MULTISERVICIO A LA GUERRA ELECTRÓNICA EN LA OTAN

Antecedentes



A creación de un grupo permanente dentro de la OTAN para adiestramiento en el campo de la Guerra Electrónica se realizó por los tres comandantes principales OTAN (Major NATO Commanders, MNC) a principio de la década de los 70; ya, por aquel entonces, se reconocía que, siendo la Guerra Electrónica (GE) una parte integral y vital dentro de las modernas operaciones militares, existía una notable carencia de medios para ella en la OTAN (especial-

mente en las fuerzas marítimas) para llevar a cabo un programa de adiestramiento riguroso que incluyera también la valoración de las capacidades de los sistemas, todo ello en un ambiente electromagnético lo más realista y hostil.

La superación del inconveniente citado vino de la mano de los Tri-MNC, quienes propusieron la formación de un Grupo de Apoyo Marítimo para la Guerra Electrónica (*Maritime Electronic Warfare Support Group-MEWSG*), para proporcionar «el ambiente electromagnético hostil en el que adiestrar a nuestras fuerzas marítimas en el uso efectivo de los sistemas de Guerras Electrónicas». Los MNCs recomendaron también que los medios de ese MEWSG fueran «todo terreno», esto es, que su utilización fuera conjunta para las fuerzas marítimas, aéreas y terrestres.

En el año 1978 el Comité Militar de la OTAN (MC) reconociendo la necesidad real de este proyecto para el adiestramiento en Guerra Electrónica

de la Fuerza, ratificó unánimemente una solicitud del SACEUR (*Supreme Allied Commander Europe*) para la creación de un grupo de apoyo OTAN a la Guerra Electrónica, solicitud que se aprobó por el Consejo de Ministros de Defensa en febrero de 1984, integrándose como una parte más en la infraestructura de la OTAN con su propio capítulo de gastos de funcionamiento y mantenimiento dentro del presupuesto militar de la citada organización.

Con el fin de reflejar de una forma global su papel y ámbito de actuación, el significado de la «M» de «Maritime» se sustituyó por «Multiservice», conociéndose hoy, desde dicho año 1984, como NATO-*Multiservice Electronic Warfare Support Group* (MEWSG).

Validez

El NATO MEWSG, aunque concebido en las profundidades de la entonces llamada guerra fría, mantiene su validez en la década actual; el documento doctrinal OTAN MC64/7 *Electronic Warfare in NATO* establece que la capacidad de una fuerza militar para hacer efectivo el uso del espectro electromagnético, mientras al mismo tiempo explota, evita o reduce su uso por el enemigo, desempeñará su papel decisivo en el resultado de cualquier conflicto futuro, y más adelante el mismo documento justifica su necesidad dentro del apartado dedicado al adiestramiento, con la afirmación: «para evaluar y mejorar la capacidad del personal en el empleo de sus sistemas, tácticas y procedimientos mediante el empleo de la Guerra Electrónica en todas y cada una de las facetas del adiestramiento y ejercicios, adiestramiento —añade— que para hacerlo lo más valioso posible habrá de contar con los medios de Guerra Electrónica más especializados y avanzados del momento», subrayando el uso, asimismo, de los RWP (*Real World Parameters*) o parámetros reales a los efectos de simular las señales amenazantes procedente de las armas y sensores del enemigo.

Los recientes conflictos del golfo Pérsico, del Adriático y de la antigua Yugoslavia han potenciado la utilización de la Guerra Electrónica en cualquier forma de guerra y a cualquier nivel. Las crecientes incertidumbres mundiales y la proliferación de los sistemas de armas, cada vez más complejos a nivel mundial, justifican la necesidad de contar más que nunca con un grupo de adiestramiento de Guerra Electrónica OTAN, sobre todo hoy en día, cuando los recortes presupuestarios en materia de Defensa dificultan más que nunca que los países puedan proveerse de los medios de adiestramiento idóneos de una forma individualizada. Sin lugar a dudas se puede afirmar que muchas de las naciones pertenecientes a la OTAN confían enteramente en los medios del NATO MEWSG para llevar a cabo un adiestramiento eficaz en el campo de la Guerra Electrónica.

Definición

Se define al NATO MEWSG como un conjunto de medios de Guerra Electrónica y personal, pertenecientes y sufragados por los países miembros de la OTAN para el adiestramiento de sus Fuerzas Armadas en el campo de la Guerra Electrónica.

Fases

1.^a Conocida como MEWSG YEOVILTON, abarca los medios de Guerra Electrónica para realizar básicamente el adiestramiento de las fuerzas navales y aéreas de la OTAN. Situada en la base aeronaval de Yeovilton (Reino Unido), cuenta con una plantilla compuesta por 42 miembros, militares y civiles, procedentes de 11 naciones de la OTAN, contribuyendo económicamente a su sostenimiento 16 naciones, con el Reino Unido como anfitriona.

2.^a Aeronaves comerciales modificadas para poder montar equipos de Guerra Electrónica con fines de adiestramiento (cancelada por su alto costo).

3.^a Conocida como *MEWSG Land Detachment*, abarca los medios de Guerra Electrónica para llevar a cabo básicamente el adiestramiento de las fuerzas terrestres de la OTAN, situada en Anzio (Italia); depende, a todos los efectos, del personal y material de la base de Yeovilton. Está compuesta por una plantilla de 15 miembros, militares y civiles, procedentes de cinco naciones OTAN, contribuyendo económicamente a su sostenimiento 14 naciones, con Italia como anfitriona. Su operatividad data del mes de septiembre de 1994; ni Francia ni España pertenecen a esta fase tercera.

Misión

- Tiempo de paz: proporcionar el ambiente electromagnético necesario para que las fuerzas OTAN puedan llevar a cabo su adiestramiento en todo tipo de guerra.
- Tiempo de crisis: proporcionar el adiestramiento de Guerra Electrónica en la preparación para el combate (1) a las fuerzas OTAN asignadas a un área de crisis o conflicto. El adiestramiento ha de ser específico del área en crisis. Las operaciones del MEWSG se ejecutarán siempre fuera del área de hostilidades.

De ambas misiones, en paz y en crisis, conviene hacer hincapié que el MEWSG no adiestra, sino que proporciona, mantiene y emplea los medios para que dichas fuerzas realicen el adiestramiento solicitado.

(1) Traducido del término CET (*Combat Enhancement training*), quizá más ilustrativo.

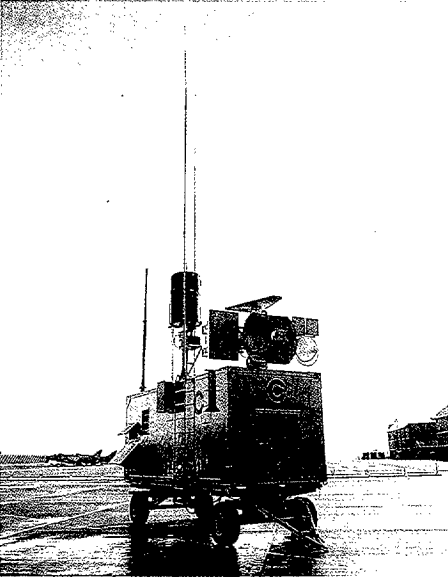


Figura 1. TRACSVAN (*Transportable Radar and Communications Jamming and Simulation Van*).

Planificación de prioridades para el adiestramiento

Los medios del MEWSG se utilizan fundamentalmente para ejercicios OTAN y/o nacionales. Todos los mandos de las naciones OTAN pueden solicitarlos dentro de unos plazos de tiempo determinados anteriores a su empleo previsto; anualmente, durante la *NATO ACE (2) EW Assets Conference* a la que asisten, entre otros, representantes de las naciones involucradas, se aprueban, estas solicitudes.

El orden de prioridad para la adjudicación de los medios de MEWSG es el siguiente:

- Ejercicios OTAN principales (*Major NATO Exercises*).
- Períodos de adiestramiento *ACE (2) Natinads EW*.
- Ejercicios OTAN, *Standing Force Exercises*, *ARRC (3) Exercises*.
- INVITEXs.
- Pruebas y evaluación de los sistemas de armas desarrollados por la OTAN.
- Pruebas y evaluación de los sistemas de armas de desarrollo nacional.

Dependencia operativa y orgánica

El MEWSG depende operativa y orgánicamente del SACLANT (4) que actúa en nombre de los comandantes OTAN principales (SACLANT/SACEUR).

- SACLANT/SACEUR: tienen el OPCOM (mando operativo).
- El director del MEWSG (un capitán de navío del Reino Unido) mantiene el OPCON (*Operational Control*) de los medios del MEWSG e informa directamente al CINCEASTLANT quien, por delegación del SACLANT, actúa como único punto de contacto para los temas operativos y administrativos.

-
- (2) *Allied Command Europe*.
 - (3) *ACE Rapid Reaction Corps*.
 - (4) *Supreme Allied Commander Atlantic*.



Figura 2. «Pods» del MEWSG para perturbación, simulación y lanzamiento de *chaff*.

Medios

MEWSG, Yeovilton, con base operativa dentro de la Base Aeronaval (RNAS, *Royal Naval Air Station*) en Yeovilton (Reino Unido) al mando de un capitán de navío británico; está dotada de: tres TRACSVAN (*Transportable Radar and Communications Jamming and Simulation Vans*) (fig. 1) diseñado para operar embarcado o en tierra, manejado por una dotación de tres suboficiales. Se utiliza principalmente para perturbación y simulación de señales inherentes a las bandas radar, a excepción de los radares de agilidad en frecuencia y compresión de pulso; asimismo efectúa interceptación y perturbación de señales de comunicaciones en las bandas de HF/UHF/ VHF/.

Consta, además, de treinta y cuatro «pods» asignados a aeronaves militares y civiles, estas últimas contratadas para volarlos durante los ejercicios, cuya función básica es efectuar la simulación de señales de radares y misiles, perturbación de señales de radares y lanzamiento de *chaff*. Existen tres tipos (fig. 2):



Figura 3. NEWVAN, NATO EW VAN.

- ALQ-167 (perturbación), dos modelos.
- AST-4 (simulación).
- ALE-43 (lanzador de *chaff*).

MEWSG Land Detachment

Basado en Anzio (Italia), situado dentro de las instalaciones del Centro Informazioni Difesa Electronica (CIDE), en los barracones de Santa Bárbara (45 km al sur de Roma), y subordinada al MEWSG Yeovilton, está al mando de un teniente coronel del Ejército italiano. Sus medios son:

- Tres NEWVANS (NATO *Electronic Warfare Vans*) (fig. 3) manejados por una dotación de tres suboficiales, cuya misión es efectuar perturbación y engaño de señales en las bandas de comunicaciones de HF/UHF/VHF. Se utiliza básicamente en ejercicios terrestres, anfibios y de defensa aérea.

- Cuatro vehículos de apoyo al NEWVAN equipados con medios portátiles de perturbación DF y ESM, siempre en el campo de las comunicaciones.

Modernización de los medios del MEWSG Yeovilton

Tanto el TRACSVAN como los PODs, pertenecientes o integrantes de la Fase 1, van a sufrir una importante modernización (*Phase 1 Update*) en cuanto a sus capacidades operativas se refiere a lo largo de los años 1996 y 1997.

El coste de tal modernización se prevé ascienda a unos trece millones de libras esterlinas. Su realización proporcionará al MEWSG la capacidad de actuar en cualquier tipo de ambiente electromagnético y posibilitará el adiestramiento en Guerra Electrónica de las fuerzas OTAN, ampliando su posibilidad de actuación sobre radares monopulso, onda continua, agilidad en frecuencia, *phase array*, y compresión de pulsos.

Consideraciones finales

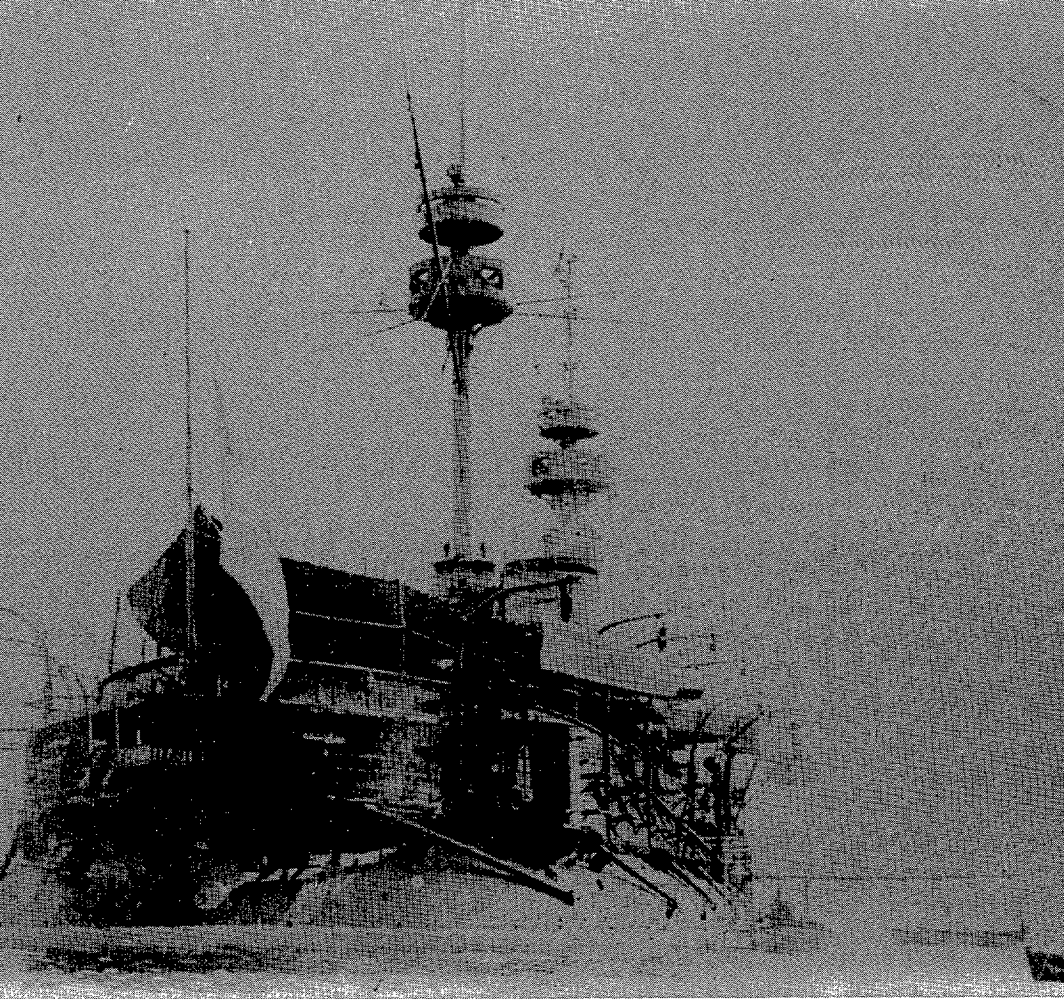
Transcurridos doce años ya desde su inauguración por el entonces secretario general de la OTAN, doctor Joseph Luns, el NATO MEWSG ha sabido evolucionar para hacer frente a los retos que la tecnología de los sistemas de Guerra Electrónica depara a velocidades vertiginosas; actualmente el MEWSG presta anualmente su colaboración para el adiestramiento de fuerzas OTAN en más de 60 ejercicios de toda índole (NATO, nacionales, etc.).

Guillermo CASSINELLO ESPINOSA



BIBLIOGRAFÍA

- MEWSG TRI-MNC Handbook. Change 3.
- MEWSG LAND DETACHMET Manual. Change 1.
- MC 64/7 (EW in NATO).



El acorazado francés de primera clase «Formidable» fondeado en aguas de Gibraltar durante los actos de la Conferencia Internacional de Algeciras de 1906.



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.

24.478.—Hace cien años

Se inicia este cuaderno de octubre de 1896 con un artículo titulado *Botadura del acorazado «Cristóbal Colón»*, por don Nemesio Fernández Cuesta; documentado trabajo sobre la construcción en los astilleros Ansaldo, en Sestri Ponente (Italia), que son «no sólo de los primeros de Europa, sino la mejor expresión de la construcción mecánica»; da cuenta de su «bautismo, la botadura, almuerzo, brindis, festejos y despedida» de este «nuevo acorazado español *Cristóbal Colón*, que en breve ha de contribuir poderosamente al prestigio de nuestra escuadra». Sigue *Acorazado «Cristóbal Colón»*, por don Víctor

María Concas, capitán de navío; estudia aquí detalladamente el buque, características, armamento y otros detalles, considerando «un deber de justicia al tributar nuestro respetuoso aplauso al señor ministro de Marina, excelentísimo señor vicealmirante Beránger, por sus esfuerzos en favor del fomento de la Armada». Se continúa con *Torpedos automóviles*, tomado de «La Naturaleza», por don Eduardo Mier, continuará; se refiere a la importancia de éstos, alcance, visibilidad, velocidad, carga explosiva y fuerza motora. *Estudio sobre la ley de las tormentas*, por A. Schworer, teniente de navío, y traducido por Francisco de Llanos, continuará. *La clasificación de los buques de guerra* es una conferencia dada por el doctor Francis Elgar, F. R. S., vicepresidente del Instituto de los Arquitectos Navales y ex director de arsenales en dicho Instituto, en Berlín. *Los destructores de torpederos*, es su autor Emilio Duboc, tomado de «Le Yacht», del 22 de agosto, dice que: «Las grandes maniobras navales inglesas que acaban de tener lugar han permitido al Almirantazgo apreciar el valor militar de los *destroyers*...». *El estudio de la táctica naval*, tomado de «The Army and Navy Gazette», del 22 de agosto, se refiere a la importancia que tiene el estudio de ésta. Sigue *Manifestación de simpatía*, «Con motivo de la aprobación de la *ley sobre el impuesto de la navegación*, el personal de Marina con residencia en Barcelona y las cámaras de jefes y oficiales de los buques de la escuadra fondeada entonces en aquel puerto se reunieron en fraternal banquete para solemnizar lo que ha de ser origen seguro de la pronta reorganización de nuestro poder naval». *Ministerio de Marina*, Real Orden sobre saludos en puertos extranjeros. Es de fecha 25 de agosto de este año. *21 de octubre*, recordando que en ese día «se cumple el noventa y uno aniversario del memorable combate de Trafalgar...». *Efemérides de Marina*, correspondientes al mes de octubre. *Necrologías*, dando cuenta del fallecimiento de varios jefes y oficiales de la Armada.

Noticias Varias, entre otras: *Apresamiento*, «El jefe del apostadero de La Habana telegrafía al Ministro de Marina dando cuenta del brillante hecho de armas realizado por el cañonero *Contramaestre*», da cuenta del citado hecho, en que se puso en «fuga á los rebeldes, causándole numerosas bajas...». *Un combate*, el comandante general del apostadero de La Habana ha teleografiado al ministro de Marina Beránger, «dándole cuenta de un combate que ha sostenido la lancha cañonera *Ligera*, que conducía un convoy de municiones á Manatí». *Aviso-torpedero «Doña María de Molina»*, se refiere a la botadura de éste en los astilleros de La Graña. *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 23 de septiembre de 1896. Varias láminas acompañan al cuaderno.

J. F. G.

24.479.—Centenario de la guerra de Cuba, octubre 1896



Una real orden del día 5 hace extensiva «á las fuerzas de Infantería de

Marina que con las del Ejército operan en Filipinas»; la de Marina de 15 de enero del mismo año de 1896 en que se dispuso que «á los alférces del expresado Cuerpo con destino en el Ejército de operaciones de la isla de Cuba les sea abonado el sueldo del empleo inmediato mientras permanezcan en campaña».

El día 8, otra real orden dispone que se concedan haberes de retiro «á las clases é individuos de tropa que sean ó hayan sido declarados inútiles á consecuencia de accidentes ocurridos en acto de servicio, ó por penalidades de las campañas de Cuba y Mindanao y de los climas de aquellos países».

Otra real orden de fecha 21 dispone el nombramiento para el puerto de Misamis (Filipinas) de un teniente de navío de primera clase, «en iguales condiciones que el que se halla en Pollok».

J. B. N.

24.480.—Biografía breve



Es ésta la de don Andrés Baleato, nacido en Ferrol el año 1766, hijo

de un oficial de la Contaduría. Ingresó en julio de 1779 como meritorio en la Escuela de Pilotos de dicha ciudad, y el año 1785 era ya pilotín habilitado. En 1786 pasó agregado al Departamento Marítimo de Cádiz, efectuando varias navegaciones y tomando parte, entre otras acciones, en el salvamento del tesoro que traía el navío *San Pedro de Alcántara*, averiado en las costas de Peniche (Portugal) en enero del citado año.

Habiendo solicitado en 1788 su ascenso a segundo piloto, le fue denegado «por no llevar embarcado los seis años reglamentarios».

Al ser nombrado don Francisco Gil y Lemos virrey del Perú (24-3-1790), requirió éste los servicios de Baleato, quien pasó a Lima desempeñando varias comisiones de

levantamientos cartográficos del Mar del Sur, interviniendo también en la construcción de un plano general del virreinato y otros trabajos importantes; colaboró en la «copia de planos del nuevo camino de El Callao», en el plano de la ciudad de Osorno y varias más; estos trabajos no fueron del agrado del comandante de Marina de El Callao, quien elevó sus quejas al virrey, considerando que éstos eran «propios de ingenieros del Ejército», y, por tanto, se empleaba a éste en detrimento de los suyos propios de la Armada.

El año 1791 ascendió a segundo piloto, graduado de alférez de fragata, nombrándosele ayudante del capitán del puerto de El Callao y siendo separado del Cuerpo de Pilotos se le destinó a la Academia Real de Náutica, de reciente creación en Lima.

Desde el año 1799 fue Baleato el único encargado en la dicha academia, siendo a la vez «primer maestro, director interino y ayudante de pilotos del puerto». El año 1796, el nuevo virrey don Bernardo O'Higgins le encargó ejecutar los planos del camino nuevo de Lima a El Callao. El año 1801, siendo ya primer piloto, fue graduado alférez de navío, pese al mal informe que de él dio el director general de la Armada sobre este rápido ascenso, en el que manifestaba haber sido muy rápidos los ascensos anteriores, «que no se atenían á lo establecido»; también especificaba que Baleato «era sólo maestro y no director de la Academia, como con equivocación se titula». El año 1802, habiendo sido nombrado Moraleda director de la Academia Real de Náutica, unos meses más tarde le fue devuelto a Baleato su puesto de director interino de ésta.

El año 1809 ascendió a teniente de fragata y en 1814 a teniente de navío.

El precario estado de salud y la insurrección independentista le obligaron a regesar a la Península, no sin que antes, al entrar en Lima José de Sanmartín, quedara prisionero junto con otros compatriotas, desposeyéndose del «nombramiento Real y privado del uso de insignias y propiedades»; en esta situación estuvieron hasta el 25 de enero de 1822, en que, el ya constituido gobierno del Perú, les concedió el plazo de un mes para pasar a la Península, excepto los que hubieran adquirido «carta de ciudadanía de la nueva

República»; la actitud de Baleato fue negarse, manifestándonos: «No me ceñía á serlo de una ciudad porque lo era de todo el mundo».

Embarcado, junto con el resto de los españoles (30 de enero), en la fragata sueca *Drottingen*, arribó a Cádiz en agosto, donde solicitó ser destinado al Depósito Hidrográfico, ya que manifestaba que «había quedado muy debilitado para el servicio de mar por el inhumano trato que había sufrido durante su prisión por los insurgentes».

En mayo de 1824 pasó a Madrid, destinado en la Dirección de Hidrografía, siéndolo como «encargado del Detall y primer delineador», destino que ocupó hasta su fallecimiento (año 1847), con la graduación de capitán de fragata.

Fue autor de un interesante folleto, titulado «Instrucción para delinear, sombrear y lavar planos» (Madrid, 1826).

J. F. G.

24.481.—Efermírides de Marina



Corresponden éstas al mes de octubre de 1896.

Entre otras, recordemos

las siguientes, acaecidas en este mes:

Día 1 de octubre de 1285: el almirante de Aragón, Roger de Lauria, con 30 galeras, derrota a los franceses en San Feliú (Cataluña). En este combate se cogieron 13 galeras y fue hecho prisionero el almirante francés.

Día 3 del año 1822: muere en Madrid el jefe de Escuadra don Pedro Agar y Bustillos. Se distinguió por sus conocimientos matemáticos y su claro talento; por ello, siendo capitán de fragata, fue elegido en 1810 regente del Reino.

Día 11 de 1873: la escuadra del gobierno, al mando de don Miguel Lobo, sostiene combate favorable contra la escuadra cantonal.

Día 18 del año 1737: reforma el marqués de la Ensenada la Matrícula de Mar.

Día 20 de 1782: la escuadra franco-española, al mando de don Luis de Córdoba, sostiene combate en la desembocadura del Estrecho con la inglesa del almirante Howe. La última no quiere aceptar el combate.

Día 21 de 1805: la escuadra inglesa, al mando de Nelson y Collingwood, destruye la francesa y española aliadas, al mando, respectivamente, de Villeneuve y Gravina, en Trafalgar. En este encuentro murieron don Cosme Damián Churruga, don Dionisio Alcalá Galiano y don Francisco Alsedo Bustamante, comandantes respectivos de los navíos *San Juan Nepomuceno*, *Bahama* y *Montañés*. Tuvieron los españoles sus cuatro generales heridos (Gravina, Escaño, Álava y Cisneros). Gravina murió al poco tiempo a consecuencia de las heridas.

Día 24 de 1601: muere el célebre astrónomo Ticho-Brahe. Entre varias cuestiones astronómicas formó las tablas de refracción y descubrió tres movimientos de la Luna.

Día 26 de 1501: muere Isabel la Católica. Por su casamiento con Fernando de Aragón se unieron las Marinas de Castilla y Aragón. A Isabel se debe casi exclusivamente el descubrimiento de América, por haber sabido allanar las dificultades que se presentaban, siendo una de ellas la falta de dinero...

Día 27 del año 1555: renuncia Carlos I a sus Estados a favor de su hermano y de su hijo Felipe.

Día 31 de 1801: muere en Santiago, con la plaza de canónigo de aquella catedral, don Cipriano Vimercati. Reemplazó en el destino de director de la Academia de Guardias Marinas a don Vicente Tofiño. Vimercati empezó a servir en artillería de Ejército y abrazó el estado eclesiástico por haber enviudado. A pesar de su carácter de sacerdote, siguió desempeñando su cargo de director de Estudios de Guardias Marinas.

J. F. G.

24.482.—Honosres al intendente



Las Ordenanzas Generales de la Real Armada de 1793, en su tratado 4,

título 3.º, regulan los honores militares «a bordo de los baxeles» y en tierra. Se reglamentan, entre todos los demás, los que corresponden a los intendentes «que se embarcaren de Ministros Principales y a los Propietarios de Departamentos en su compre-

hensión, se harán los honores de Xefes de Escuadra subordinados a su entrada ó salida de abordó...», siendo los honores de los jefes de Escuadra subordinados... «armas al hombro..., no (le) tocarán los tambores y pondrán sus caxas al hombro». Ahora bien, en tierra, «el Intendente propietario de un Departamento en toda la extensión de él, como también el que exerciere de Ministro Principal de una Escuadra en todos los puertos a que ésta arribare...», también se equipara al jefe de Escuadra subordinado y, en este caso, tendría... «guardia de un Sargento y quince hombres sin tambor: sus honores, armas al hombro...»; pero si el intendente estuviese subordinado «no gozará de guardia ni honor alguno».

Si se trata de comisarios ordenadores, «que exerzan las funciones de Intendentes en tierra o embarcados», al entrar o salir de los navíos «se presentará la guardia en ala». En tierra, cuando «exerzan de Ministros Principales de los Departamentos, tendrán guardia de Cabo y quatro Soldados, que se les presentarán en ala a su entrada y salida», bien entendido, en cualquier dependencia de Marina.

Si quedase como «Ministro Principal de un Departamento algún Comisario de Guerra u otro de inferior carácter, se pondrán en su casa un Cabo y dos Ordenanzas para el embio de pliegos u otras diligencias del servicio».

Por último, también se contempla la guardia en «la Contaduría y Tesorería de Marina», que estará compuesta de «Cabo y quatro Soldados», con la misión de formar y dar los correspondientes honores de la misma manera y «a todas las personas con quienes lo ejecutaría en un puesto del Arsenal...».

R. A. M.

24.483.—Después de la batalla



Tras la Junta de jefes de la Escuadra franco-española, celebrada después del desgraciado combate de Trafalgar, cuyo 191 aniversario se cumple este mes, Gravina envió oficio a Godoy conteniendo las conclusiones obtenidas por ellos, oficio que desapareció posteriormente de su carpeta.

Cuantas gestiones se hicieron para averiguar su paradero permanecieron sin resultado: al parecer hubo sustracción fraudulenta.

En cuanto a Villeneuve, que estaba prisionero en Inglaterra, obtuvo permiso para regresar a Francia y presentarse ante el Consejo de Guerra, pero en Rennes recibió un aviso de que no siguiera adelante, y a los pocos días lo encontraron muerto en la fonda que ocupaba: llevaba varias heridas en el pecho.

¿Ocultación de pruebas y evasión de responsabilidades? Nunca se sabrá.

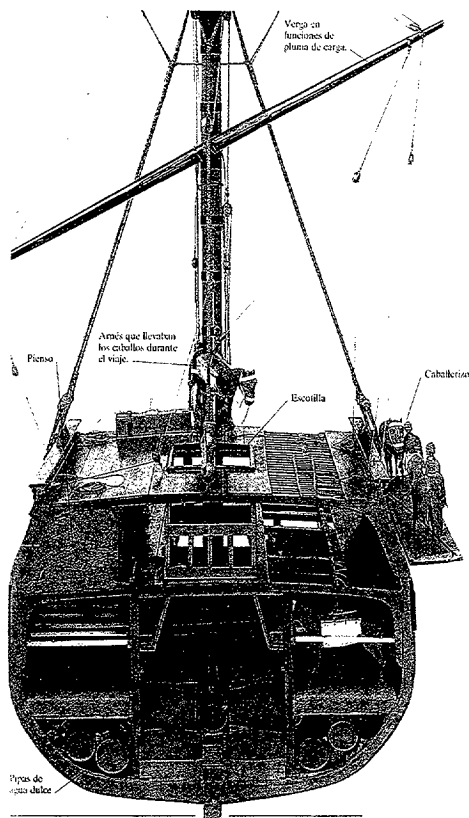
J. del C.

24.484.—Caballos



Sabido es que estos animales fueron insustituibles para conquistadores y colonizadores. Hernán Cortés, en sus instrucciones a Álvaro de Saavedra (1527), le pedía que le informase de las fuerzas de los jefes de Cebú y otras islas para intentar conquistarlas *a caballo*. Pero las travesías eran largas y no era fácil proporcionarles los cuidados necesarios; en la figura se ve cómo se embarcaban y «estibaban» a bordo en el siglo XIX, procedimientos que no debieron de haber variado mucho desde los siglos anteriores. Especialmente crítico era el gran consumo de agua potable que hacían, lo que en algún caso —como el que nos ocupa— llevó incluso a la tragedia, y no sólo para el noble bruto.

Ocurrió en el galeón *San Jerónimo*, que salió de Acapulco el 1 de mayo de 1566 al mando de Pedro Sánchez Pericón, quien embarcó también a su caballo. El piloto Lope Martín se enfrentó con el capitán a causa del gasto de agua que hacía su montura, la cual pagó las consecuencias: el 25 apareció muerta de una puñalada. Pericón, a falta de su cabalgadura, montó en cólera y ofreció cuatrocientos ducados a quien denunciase al «equicida», pero no sólo no lo hizo nadie, sino que creció el descontento hasta culminar en motín: el capitán y su hijo fueron asesinados y pocos días después corrió la misma suerte el sargento mayor, pese a su anterior complicidad con el piloto. Pero éste y otros



El origen de la cuestión fue el establecimiento en estos últimos de banderines de enganche para nutrir de soldados a las tropas españolas y napolitanas que estaban acampadas por aquellos pagos. Los oficiales enviados para hacer la recluta efectivamente la hicieron, pero, parece ser, mediante amenazas e insultos, en lugar de alistamiento totalmente voluntario. Las gentes del país reaccionaron, a su vez, insultando y asesinando a soldados y oficiales; la ciudad de Velletri se alzó en armas, pero fue sometida por las fuerzas españolas y napolitanas. Se cerraron las nunciaturas en Nápoles y Madrid, y entonces el pontífice intentó limar asperezas.

A tal estado de nervios se había llegado que estuvo a punto de armarse la marimorena. Una chalupa de las galeras pontificias abordó a una falúa napolitana, con la subsiguiente pendencia entre los tripulantes de una y otra embarcación. A pesar de la nimiedad del incidente, la sangre casi llega al río y por poco se produce la rotura total de relaciones; sin embargo, la sensatez se impuso al nerviosismo, se superaron susceptibilidades, la situación se fue normalizando, se reabrieron las nunciaturas y... ¡pelillos a la mar!

R. A. M.

24.486.—Castillo



Vemos en la ilustración el de San Felipe, de Ferrol, un muy bello ejemplo de la arquitectura militar española.

En 1800 fue Ferrol atacado por los británicos, que fueron rechazados energicamente. Desembarcaron en la playa de Doniños. Su objetivo era tomar la entrada de la ría para que pudiesen penetrar sus buques y batir todo al cañón. Fueron derrotados en las alturas de Balón y de Brión y tierras altas de La Graña.

Uno de sus objetivos principales era el castillo de San Felipe, que pensaban tomar por la gola partiendo de algunas alturas. Consiguieron coronar algunas de ellas.

En los combates en tierra se distinguieron las tropas de Marina desembarcadas de los buques de nuestra escuadra surta en el puerto. Esos buques estaban prevenidos para prolongar con sus fuegos los de la cortina del

veintiséis hombres fueron después abandonados en un islote desierto por el contra maestre y sus leales, que consiguieron llegar a Filipinas el 1 de octubre.

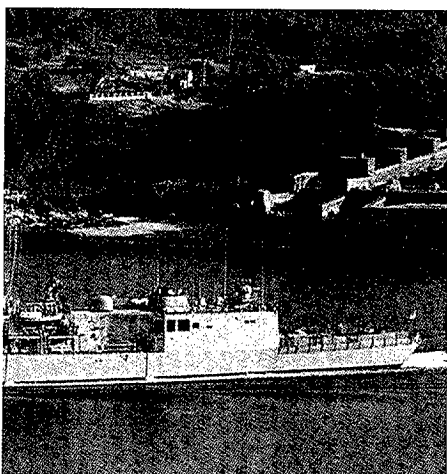
Todo a causa del inocente caballo, que de todos modos es poco probable que hubiera sobrevivido a cinco meses de navegación en tales condiciones.

T. T.

24.485.—Sensibilidad



Nos referimos a la que existía entre las Cortes de España y Nápoles —regidas, respectivamente, por Felipe V y su hijo Carlos, nuestro futuro Carlos III—, por una parte, y los Estados Pontificios por la otra.



parque. El castillo de San Felipe fue defendido desde dentro y desde fuera; desde fuera por las lanchas cañoneras de la escuadra, que, ocupando el lugar en que en la foto vemos hoy una de nuestras modernas fragatas, flanquearon con sus fuegos el frente presentado por los muros del castillo.

C. M.-V.

24.487.—Libro curioso



Se trata de «Los corsarios Barbarroja»; fue su autor Francisco López de Gómara, publicado ahora por ediciones Polifemo, que «reproduce, corregida la ortografía, la publicada en 1853, en el tomo VI, del *Memorial Histórico Español*. Se han respetado también la mayoría de las notas que acompañaban al texto en aquella ocasión, si bien se han introducido algunas variaciones en la forma»; esta nueva edición es del año 1989.

Fue López de Gómara (1511-1562?) capellán y cronista de Hernán Cortés, autor de varias obras, entre ellas ésta, en la que hace un interesante estudio, «crónica», que pretende ser «fiel reflejo de un mundo donde los hijos de un humilde artesano de la isla de Mitilene podían convertirse en poderosos señores de su Imperio»; en efecto, los dos

hermanos, Oruch y Jaradín Barbarroja, fueron muy «nombrados» en su época y después también, ya que, al hablar de ellos, dice nuestro autor: «...los cuales han hecho la barba, como dicen, á Barbarroja (se refiere aquí a los turcos), haciéndolos señores del mar Mediterráneo, abriéndoles el camino desde el faro de Mesina hasta el estrecho de Gibraltar, y mostrándoles á vencer españoles, que era la nación que ellos más temían, y abasteciéndoles de esclavos y riquezas...».

Comienza la obra con una *Crónica de los Barbarroja*, dividido en dos libros: «Historia de Oruch» y «Jaradín Barbarroja». Siguen las *Últimas presas de Barbarroja. Su muerte*. Finalizando con unos *Apéndices*, con varias cartas, requerimientos, privilegio y unas *Instrucciones al contador Juan Gallego* (1539), y una *Cronología*.

Como vemos, los hermanos Horuc y Khair-Eddin Barbarroja, verdaderos piratas en el Mediterráneo, eran hijos de un alfarero griego, que llegó a Mitilene tras la conquista

FRANCISCO LÓPEZ DE GÓMARA

Los corsarios Barbarroja



El Espejo Navegante

por los turcos de la isla de Lesbos. El primogénito, que debía de ser Horuc, comenzó a destacarse desde 1505, asolando y destruyendo todo lo que se le ponía por delante; en cuanto al benjamín, Khair-Eddin, digno sucesor de su hermano, al morir éste en 1518, «le aventajó en fama», hasta el año 1654, en que falleció, minada su vida no sólo por las heridas que recibió en varios combates, sino también porque, «amigo de juergas», éstas contribuyeron a quitársela.

J. F. G.

24.488.—Manejo de las armas



Las sabias Ordenanzas de 1793 establecen una doctrina precisa y específica en lo referente a la instrucción militar marinera, y así, en el título VI del tratado 5.º, artículo 18, se señala lo siguiente:

«A ningún hombre de mar o tropa podrá dispensarse de que sepa ocupar un puesto con utilidad para manejo del cañón, consecuente a lo cual, aun los destinados para combate solamente en maniobra y fusilería, deberán tener señalamiento en los trozos de servicio de cañones... (y) el último grumete se haga capaz de regentar el servicio de su cañón como artillero...».

Conclusión: hay que acelerar en lo posible la consecución de una marinería y tropa profesionales (polivalentes), o no se podrán cumplir unas ordenanzas que, aunque derogadas y sustituidas por otras nuevas, siguen siendo totalmente válidas en cuanto al aliento que infunden a nuestro contenido espiritual y castrense.

J. L. T.

24.489.—Ugidos



La vieja fragata *Almansa*, superviviente de la famosa guerra del Pacífico y de otras mil escaramuzas del último

tercio del siglo XIX, prestó su servicio postero a la nación española no como participante de ninguna acción bélica, que, por otra parte, había ya protagonizado abundantemente, sino como buque-hospital, fondeado en La Coruña para auxiliar a las fuerzas repatriadas del Ejército y Marina de las Antillas, después del terrible desastre del 98. Posteriormente, y tras 35 largos años de servicios prestados, fue decretado su total desarme, causando baja en la Armada.

El último comandante de la *Almansa* fue el capitán de fragata don Antonio González, que tomó su mando en La Coruña el 7 de septiembre de 1898, cesando el 27 de abril de 1899, una vez finalizado el total desarme al que aludíamos.

Pues bien, el capitán de fragata González, con motivo de su cese, dirige una extensa y bien razonada carta al capitán general del departamento, en la que ensalza las virtudes personales del contador de navío don Luis Ugidos López, concretando la ardua labor desarrollada durante el tiempo de su destino; la carta en sí es un caluroso elogio a su subordinado.

Efectivamente, la labor de Ugidos fue realmente meritoria; fue capaz de simultanear brillantemente dos tareas considerablemente trabajosas: resolvió eficazmente la complicada liquidación y entrega de cargos de un barco tan antiguo como la *Almansa*, salvando la falta de bastantes anotaciones y documentos justificativos de las alteraciones ocurridas en los cargos durante tantos años; además, y a la vez, atendió a la Habilitación, por la que pasaron los repatriados de las Clases de Marinería procedentes de la Escuadra de las Antillas, en número nunca inferior a 1.600 hombres, gestionándoles y abonándoles sus haberes ya devengados y las pagas de naufragio, y deduciéndoles el importe de las prendas que les fueron entregadas a su llegada a la Península, «...con la rara coincidencia que si alguno reclamó, el error no estaba en la documentación que llevaba el referido oficial...».

La carta del capitán de fragata González, muy bien apoyada por el jefe del Estado Mayor de la Capitanía General, capitán de navío de primera clase don Francisco de P. Liaño, fue elevada por la máxima autoridad del departamento, vicealmirante don Alejandro

Arias-Salgado y Trelles. El subsecretario del Ministerio de Marina, don Antonio Terry, en nombre del titular, don Rafael Domínguez de Arias, comunica la concesión por la Reina Regente, en nombre de su hijo el Rey, de la Cruz de primera clase de la Orden del Mérito Naval con distintivo blanco, pensionada con el 10 por ciento de su sueldo y con la antigüedad de la fecha de comunicación, 8 de noviembre de 1899. Así se premió a tan distinguido oficial.

R. A. M.

24.490.—El alambique



En las largas navegaciones de antaño, la sobriedad en las comidas era algo así como un rito. Pero la sed era otro cantar, pues los muy racionados sorbos de un agua putrefacta, envasada desde mucho tiempo, no sólo no apagaba esta sed, sino que traía consigo, con carácter endémico, bastantes trastornos gástricos. Por consiguiente, era de urgente necesidad arbitrar algún procedimiento o sistema para paliar esta triste situación.

Tenemos noticia de que a principios del siglo XVII se comentaba el dudoso éxito de un aparato construido por Martínez de Leiva, cuya propiedad consistía en hacer potable el agua salada de la mar. Pero como suele ocurrir en estos casos, el inventor no tenía patrocinador, o *sponsor*, como se dice ahora. No lograba interesar a ningún estamento o persona para que le echase una mano, hasta que encontró una tabla de salvación en Fernández de Quirós, que había aparejado una modesta flota para explorar la Polinesia, el cual autorizó la instalación de dicho artefacto en una de las naves.

El empleo y vicisitudes de este aparato queda reflejado en los siguientes párrafos del diario de navegación del piloto González de Leza:

«Día 6 de febrero de 1606.—Íbamos por la parte del Oeste de las islas del Marqués de Mendoza (islas Marquesas), 350 leguas. En este día se ordenó el horno y se aparejó el adrazo de sacar agua dulce de la salada.»

«Día 7.—Dimos fuego al horno é ingenio del agua y empezamos a sacarla con mucha facilidad, y sacamos en este día tres botijas peruleras y fué para probar el artificio, la cual, vista por todos, era muy clara, suave y buena para beber.»

«Día 9.—Como se sacaba poca agua, acortamos la ración de ella.»

«Día 11.—Padecíamos mucha falta de agua y los ingenios no la daban por falta de leña, que se nos había acabado, y no en guisar.»

Con ello queda constancia que el problema del agua había quedado resuelto en principio. Hacía falta más madera. Algunos años después, este aparato o alambique fue corregido y perfeccionado, y con la venia del rey don Felipe III fue declarado de utilidad pública y se ordenó instalarlo en todas las naves nacionales, mientras se dedicasen a la Carrera de Indias.

J. L. T.

24.491.—Advocaciones



La Santísima Virgen tenía advocaciones marineras bajo los siguientes nombres y teniendo como patronazgo las siguientes ciudades:

- 1) Virgen del Mar: Almería.
- 2) Virgen del Naufragio: Benidorm.
- 3) Virgen de la Ola: Zaragoza.
- 4) Virgen de la Popa: Cartagena de Indias.

A. R. D.

24.492.—Maderas incombustibles



Nuestra REVISTA, en la sección de *Noticias Varias*, del cuaderno de diciembre de 1896, daba la siguiente:

«Los incendios producidos á bordo de los barcos por los proyectiles explosivos durante la última guerra chino-japonesa han inspirado

á la casa constructora Yssel la idea de emplear maderas hechas incombustibles á beneficio de una preparaci3n especial. Las pruebas practicadas fueron seguidas de tan lisonjero 3xito que el Gobierno italiano ha dispuesto que se repitan en el Arsenal de La Spezia, autorizando á la comisi3n para que, desde luego, se adopten estas maderas para las construcciones si el resultado fuera igual al obtenido por la casa Yssel.»

J. F. G.

24.493.—Sargento de batallones



General, que no sargento, dirá el que vea la ilustraci3n que se acompa

ña. Y es que don Pablo Morillo empez3 su servicio en los batallones de Marina, alistándose a la temprana edad de 13 a

ños, en Toro, cerca de su pueblo, Fuentesecas, en una bandera de enganche de la Infantería de la Armada, con la que lleg3 al cuartel de Dolores de Ferrol.

Sirvi3 como bueno en Marina, tomando parte en muchas acciones de guerra, entre

ellas el combate de San Vicente, la defensa de Tol3n y la batalla de Trafalgar. En la guerra de la Independencia, antes de la batalla de Bail3n, le promovió el general Casta



ñ3n a subteniente del Ej3rcito. Continu3 combatiendo, siempre con distinción manifiesta. En Galicia, siendo graduado de capitán y enlace con la Junta de Defensa, fue aclamado coronel por los patriotas para que se rindiese a 3l el gobernador militar de Vigo, sitiada esta plaza. Era teniente coronel (*chef d'Escadron*) y no se rendía a otro de menor empleo que el suyo (usos de la guerra, entonces). Había defendido Morillo el puente de San Payo en su primer ataque. Mand3 el regimiento de la Uni3n (lo defendió en el segundo ataque). Ya general, mand3 el ej3rcito de Tierra Firme, teniendo de jefe de Estado Mayor a don Pascual Enrile, antiguo oficial de Marina. 3ste era un arist3crata y Morillo hombre del pueblo, y la uni3n fue perfecta, con gran subordinaci3n de Enrile y gran respeto de Morillo (los informes que 3ste puso a su jefe de Estado Mayor son de los mejores que he visto).

Morillo fue ennoblecido por el rey, concediéndole los títulos de marqués de la Puerta (de la de Gamboa de Vigo) y conde de Cartagena (Cartagena de Indias), que tom3 a los independentistas.

Y este hombre, de trayectoria militar admirable, tuvo su primera formaci3n (larga) durante los 20 a

C. M.-V.

24.494.—Por los pelos de los penoles



Nuestro buque-escuela *Juan Sebastián de Elcano* visit3 Filadelfia en

abril de 1951, y de la cr3nica que escribi3 *in situ* con este motivo el enviado de la agencia Efe, reproducimos el siguiente parráfo:

«El *Elcano* pas3 un momento de gran apuro al cruzar bajo el puente colgante en construcci3n a nivel de la ciudad de Wilmington. Los palos del *Elcano* tienen una altura de 48 metros. La luz del puente, en su punto central, es de 50 metros. Pero, al pasar

otro barco, el *Elcano* tuvo que desviarse a un lado, donde la luz del puente es un poco menos. El práctico se asustó, creyendo que los palos iban a romperse contra el puente. Ordenó marcha atrás, pero ya era tarde. El *Elcano* pasó bajo el puente con la mirada atónita de sus 400 hombres, no rozándolo por 40 centímetros.»

Pensamos que ni el práctico ni la entera dotación del buque se dio cuenta de que una dama, vestida de Sol y con el hábito carmelita, levantó suavemente, con su mano purísima, la armazón del puente para que sus fieles hijos no sufrieran percance alguno, porque Ella es el mejor seguro que tenemos los marinos españoles.

J. L. T.

24.495.—Ceremonial de banderas



Una carta del rey Pedro de Aragón a Pere de Tárrrega y Joan Janer, fechada el 17 de agosto de 1351, indica qué banderas deben engalanar una nave catalana:

«...Dehim vos eus manam, que facats fer en la galea del visalmirall de Mallorca tres banderes de stamenye, una Reyal e altre a senyal del capitá, e altre del dit visalmirall, e III. paños de quarter, e los paños dels juclars. E en cascuna deles altres galees II. banderes, una Reyal e altre del dit capitá, et III. paños de quarter, reebent apocha o apochas daco que costaran les banderes e panyos damunt-dits...»

L. F. F.

24.496.—Hombres de la tierra y de la mar



Es completamente cierto, en términos generales muy amplios, que el denominado hombre de la tierra apenas piensa en la mar, y mucho menos, por tanto, en su hermano, el hombre de la mar; pero no es cierta la inversa en el sentido de que el hombre de la mar no piensa en la tierra, sino

que, aunque no puede vivir sin la mar, sueña siempre con la tierra-tierra y los seres que en ella viven.

J. L. T.

24.497.—El nuevo tipo de torpedoplano



Con este título, nuestra REVISTA, en su número de marzo de 1923 y en la sección de *Notas Profesionales*, publicaba la noticia que aquí transcribimos:

«El nuevo tipo Davis-Douglas de esta arma aérea salió el 9 de Febrero de Anacostia, piloteado por un teniente de navío, para unirse a la escuadrilla de torpedoplanos en Key West. Este aparato ha sido comisionado por la Sección de Aeronáutica, donde se planeó, para ser probado en las maniobras de invierno de la flota americana. Existe el proyecto de dotar a la escuadra de combate en plazo breve con una escuadrilla de torpedoplanos, y se dice que ésta se compondrá enteramente de aparatos del tipo de que hablamos, que es el más moderno y en el que la Aeronáutica naval ha puesto sus esperanzas.

Observaremos que la distancia que media entre Anacostia y Key West es de unas 1.160 millas.»

J. F. G.

24.498.—Escar



Son frecuentes en las calas de Mallorca los varaderos, que a menudo se prolongan en refugios cubiertos, aprovechando frecuentemente las abundantes cuevas naturales, que reciben el nombre de *escars*. El «Diccionari Mallorquí-Castellá», de Pere Antoni Figuera (1840), lo define como *llòc para posar es llaúts*, traduciéndolo por «varadero» (en catalán también lo vemos traducido así). Llama la atención el origen del vocablo, tan diferente al empleado para concepto similar en otras lenguas romances, como el español, francés, italiano, gallego o portugués: el «Glosaire nautique de la langue d'oc», de

Fourquin y Rigaud, nos informa que esta voz, idéntica en esta lengua y que traduce como «astillero de construcción naval», procede del griego εσχάρτιον (sería curioso investigar su aparente parentesco con εσχάρεων, que significa «hogar» y también «altar»), y es citada también en latín, aunque no como propia de este idioma.

Mucho antes de que los romanos proclamaran orgullosamente al Mediterráneo como el *mare nostrum*, ya frecuentaban los navegantes griegos nuestras costas y las del sur de Francia: los nombres de muchas factorías por ellos fundadas nos recuerdan aún su presencia, así como esta palabra que llega al cabo de los siglos hasta nosotros a través del provenzal.

G. Y.

24.499.—Fraude



El examen de la crónica del vuelo del contraalmirante Byrd, conservada en la universidad de Ohio, ha llevado a los investigadores a la conclusión de que, contra lo que entonces afirmó él y por lo que se le colmó de honores —incluida la espectacular cabalgata por el centro de Nueva York y beneficios económicos nada desdeñables—, nunca llegó a sobrevolar el Polo Norte. Una avería en un motor del avión que pilotaba su único acompañante, Floyd Bennet, le obligó a regresar antes de alcanzar los 88° de latitud, cuando aún le quedaban dos horas de vuelo para alcanzar su objetivo, el 9 de mayo de 1926.

Si se confirma tan descarada mentira —y todo parece indicarlo—, el prestigio del célebre explorador quedará por los suelos. Pero hay que descubrirse ante la honradez intelectual de los estudiosos de la universidad norteamericana, que no han dudado en hacer público el fraude de su compatriota por respeto a la verdad histórica: bien distinta fue la actitud adoptada por el más acreditado periódico británico que, ante las evidencias que salieron a la luz en los estudios realizados sobre la mal llamada «Armada Invencible», con motivo de su cuarto centenario, llegó a

decir que «las celebraciones de aniversarios nacionales deben ocuparse de proyectar mitos, no de reflejar hechos...».

T. T.

24.500.—Navegación... en taxi



La empresa de taxis londinense Computer Cab instalará el sistema de navegación GPS en 2.500 de sus coches. Esto permitirá la localización del más próximo cuando se pida por teléfono, estimándose en 10 segundos el tiempo que se tardará en avisarlo (lo que tarde en llegar ya es otra cosa). Además, se informará al peticionario del número de matrícula y color del vehículo para evitar que se lo «pisen».

De modo que si tiene usted previsto viajar a Londres, ya sabe que no necesita llevar su sextante, cronómetro, almanaque, tablas y cartas para orientarse en la ciudad: le bastará tomar un taxi.

G. Y.

24.501.—Fanfarronada



Decía un ex combatiente de «la más alta ocasión que vieron los siglos:

«En la batalla de Lepanto, Don Juan, estando en su Real, investimos con la galera real del Turco, yo no metí gran fuerza en mi brazo, y tiré con mi montante una pequeña cuchillada, que fué tan hácia el fondo de la mar, que profundió hasta el infierno, y cogió la punta de la nariz a Plutón.»

Menos mal que no «metió gran fuerza» y que la cuchillada fue pequeña. Si llega a ser grande, no podemos imaginar qué cataclismo hubiera desencadenado: quizá se hubiera vaciado el Mediterráneo por el agujero...

G. Y.

24.502.—Vasco



En el asedio de la plaza y puerto de Ostia, el Gran Capitán se encontró con que el comandante de la guarnición francesa era un vizcaíno llamado Guerri o Aguirre, quien al ser intimado a rendirse respondió con arrogancia:

«Acuérdese de que todos somos españoles, y que no la ha con francés, sino con español, y no castellano, sino vizcaíno.»

Altivo orgullo el de este vasco, quien como prueba irrefutable de su valor hacía valer su condición de español y vizcaíno, por este orden..., precisamente frente a sus compatriotas.

Para que luego digan...

G. Y.

24.503.—Escuela Naval



La primera que hubo en Italia fue la «Academia de los Guardias Estandartes de las galeras», fundada en 1735 por el rey Carlos de Borbón, que reinó luego en España como Carlos III. En un principio

contó sólo con un comandante, un segundo comandante, un par de profesores y once alumnos. A mediados del siglo XVIII, con la desaparición de las galeras, se fundieron las dos escalas de oficiales «de galeras» y «de los navíos», y los antiguos guardias de estandartes pasaron a ser guardias marinas, ampliándose sus programas de estudios. Esta escuela duró hasta la unificación de Italia en 1878, fusionándose con la de la Marina sarda en la actual Academia Naval de Livorno.

T. T.

MARINOGRAMA NÚMERO 330

Por DOBLAN

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



MARINOGRAMA NÚMERO 331

Por DOBLAN

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

DEFINICIONES

Palabras

A.— Parte de la armadura antigua que resguardaba la cabeza y el rostro

72 73 49 35 91

B.— (Plural): Pez malacopterigio abdominal, que se come fresco, escabechado o curado al humo

68 19 48 29 46 28 44 7

C.— Medir el contorno de una isla, cabo o porción saliente de la costa

65 23 67 59 25

D.— Zool. (Plural): Trompetero

22 5 55 20 72 102 51

E.— (Plural): Maza de hierro que se lanzaba a los navíos enemigos

33 39 14 4 100 82 15 42 98 3

F.— Pez marino de los selacios. Su carne es comestible y la piel se emplea como la de la lija

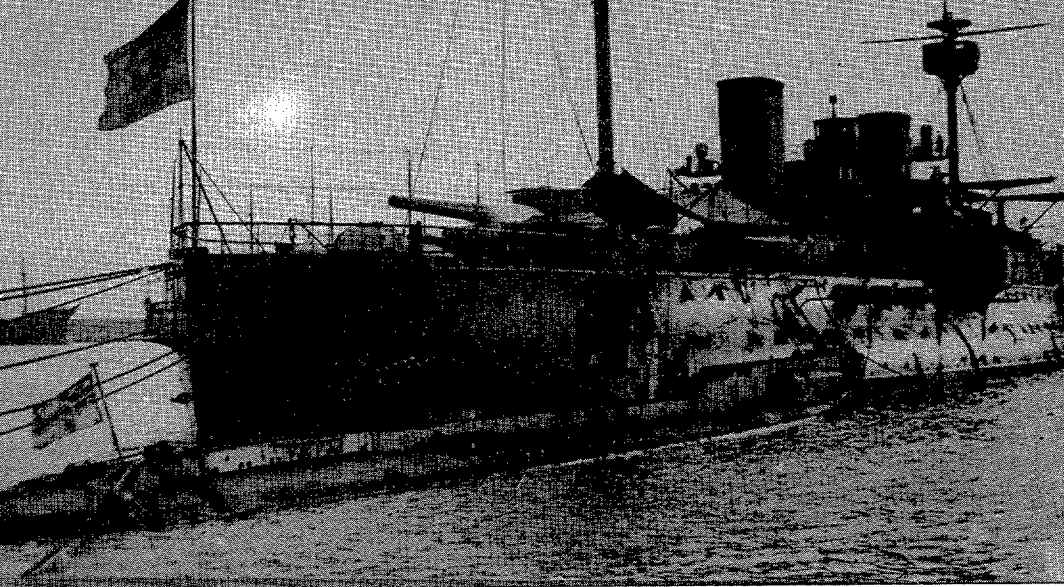
101 9 41 103 99 17

DEFINICIONES

Palabras

G.— Gavia del triquete	8	2	11	93	94	56	12
H.— Ocea.: Acción de comenzar la marea ascendente o descendente	92	10	70	57	105	13	71
I.— (Pesca): Especie de palangre con los ramales más cortos y el cordel más grueso	76	62	24	81	45	6	77
J.— Bot.: Árbol de Etiopía, cuya madera sirve para hacer las barcas	85	61	27	34	16	43	
K.— Ing. Nav.: Embarcación de las islas filipinas, más pequeña que el pango y mayor que el guicalo, usada en el tráfico de cabotaje	52	84	87	21	104	79	
L.— Mit.: Ninfa, hija de Océano y de Tetis. Hay una tradición que no admite que naciera Afrodita de la espina del mar, sino que la supone hija de Zeus	63	18	31	60	36		
M.— Met.: Soplo suave del viento	50	40	54	89			
N.— Biog.: Almirante japonés. Nació en 1876 y murió en Tokio en 1941. A los 21 años ingresó en la Marina. Fue Ayudante del Consejo Supremo de Guerra y secretario del Ministerio de Marina.	96	74	47	58	95		
Ñ.— Táct.: Se llama al conjunto de buques homogéneos que pueden acometer una acción local determinada, empleando sus esfuerzos en el tiempo y en el espacio	86	69	53	88	78	75	
O.— Doy poco crédito a las noticias que se oyen (no marinera)	30	66	37	26			
P.— Estado de la Federación Norteamericana	83	80	106	90			
Q.—Admitir, aceptar la herencia	38	1	64	97			





Barcelona. Acorazado «Pelayo». Sumergible de la Marina Imperial Alemana.

NOTICARIO



MARINAS MILITARES

NACIONAL

Actividades con Marinas extranjeras

Ejercicio SP/GE (28 de junio).—La fragata alemana *Karlsruhe* efectuó un PASSEX, en aguas del golfo de Cádiz, con la fragata *Cataluña*, la corbeta *Infanta Elena* y aviones AV-8B de la 9.ª Escuadrilla. Se realizó un ejercicio COMBATEX, previsto en la CALOPCO que estaban efectuando nuestros buques.



Ejercicio SP/US (9-10 de julio).—El grupo de combate del portaaviones *Enterprise*, en tránsito al Mediterráneo, efectuó diversos ejercicios con unidades españolas en aguas del golfo de Cádiz. El día 10 efectuó un ejercicio de defensa aérea con cuatro aviones AV-8B y un helicóptero de la Flotilla de Aeronaves. El submarino *Narval*, del 9 al 10 de julio, realizó un CASEX A-3. Este último día se realizó un CASEX C-3, en el que participaron la fragata *Cataluña*, la corbeta *Infanta Elena*, el submarino *Narval*, dos helicópteros de la FLOAN y un avión de patrulla marítima del Ejército del Aire.



PASSEX SP/BE (3 de julio).—Dos aviones AV-8B de la Flotilla de Aeronaves efectuaron un ejercicio de defensa aérea, en el golfo de Cádiz, con la fragata belga *Westdiep*.



PASSEX SP/PO (10 de julio).—Las corbetas *Vencedora*, *Diana*, *Descubierta* y el buque de desembarco *Hernán Cortés* efectuaron diversos ejercicios el día 10 de julio, a su salida de Marín tras dar por finalizado el Crucero de Instrucción con los alumnos de la Escuela Naval Militar, con las fragatas portuguesas *João Roby* y *Oliveira e Carmo*.



Fragata «Reina Sofía».—Integrada en la agrupación de STANAVFORMED. Las unidades de esta agrupación realizaron un período de adiestramiento en el mar Negro, con la participación de unidades de Estados Unidos, Grecia y Turquía, a cuya finalización entraron en Estambul del 4 al 10 de julio, en Varna del 12 al 16, en Odesa del 16 al 20 y en Constanza (Rumanía) del 22 al 24 de julio para participar en el ejercicio COOPERATIVE PARTNER, ejercicio del que se da cuenta en el apartado siguiente. Al finalizar este ejercicio, el 27 de julio, las unidades de la agrupación volvieron a OPCON (Control Operativo) nacional, regresando a sus bases durante el período veraniego de desactivación, que finalizó el 2 de septiembre en Nápoles. El tránsito de regreso lo efectuaron las unidades de forma conjunta, destacándose éstas a la altura de sus bases respectivas. La *Reina Sofía* salió de la agrupación a la altura de Rota.



Ejercicio COOPERATIVE PARTNER (22-27 de julio).—El COOPERATIVE PARTNER es un ejercicio OTAN, de la serie de ejercicios PfP (*Partnership for Peace*), dirigido por COMNAVSOUTH y COMSTRIKFORSOUTH que se desarrolló en Constanza y aguas del mar Negro, siendo Rumanía el país anfitrión.

El objetivo del ejercicio fue promover la cooperación mutua entre la OTAN y las naciones asociadas. Consistió, básicamente, en una demostración de operaciones NEO (evacuación de no combatientes) y de ayuda humanitaria, desarrollándose, asimismo, un programa de adiestramiento en misiones de búsqueda y vigilancia. Las actividades se dividieron en tres fases:

- Fase I (22-24 de julio): conferencia preejercicio. Adiestramiento en puerto. Conferencias, demostraciones y actos sociales.
- Fase II (24-26 de julio): ejercicios en la mar.
- Fase III (27 de julio): conferencia postejercicio.

Participación:

- Grecia: destructor *Formion*.
- Italia: fragata *Espero* y LPD *San Marco*.
- España: corbeta *Infanta Cristina*.
- Turquía: fragata *Muavenet*, dragaminas *Surmene* y *Selcuck*.
- Estados Unidos: LPD *Austin*.
- Bulgaria: dragaminas *Iscar* y *Vinarov*.
- Rumanía: fragatas *Viceadmiral Vasile Urseanu* y *Rearadmiral Eustatiu Sebastian*, patrulleros *Pescarusul* y *Lastunul*, siete lanchas torpederas, dos dragaminas, un remolcador y dos helicópteros.
- Ucrania: fragata *Khmelnitskey*.
- OTAN: STANAVFORMED.

La *Infanta Cristina* salió de Cartagena el 14 de julio, entrando en Constanza el día 21. El día 28, tras finalizar el ejercicio, salió de Constanza, para entrar en Cartagena el 3 de agosto. Durante el tránsito de ida realizó varios PASSEX con unidades de naciones ribereñas, realizando los ejercicios SURFEX, LINKEX, EWX, NAVCOMEX y FLYEX con los buques italianos *Durand de la Penne* y *Bersagliere* (14-15 de julio) y, el 17 de julio, ejercicio SURFEX y NAVCOMEX con la corbeta francesa *Commandant Blaison*.



PASSEX SP/IT (17 de julio).—La fragata italiana *Minerva* efectuó ejercicios LINKEX y NAVCOMEX con la fragata *Cataluña* y la corbeta *Infanta Elena*, en aguas del golfo de Cádiz.

Adiestramiento

«Cataluña» e «Infanta Elena» (17 de junio-20 de julio).—CALOPCO en aguas de Rota. Durante la primera semana efectuaron ejercicios en puerto y salieron a la mar el día 3 para efectuar ejercicios de tiro, con la colaboración del remolcador *La Graña*. Durante la segunda semana, efectuaron ejercicios en la mar con la colaboración del submarino *Narval* (8-11 de julio), el remolcador *La Graña* (día 9) y del remolcador *Mar Caribe* (10 de julio), así como el PASSEX con unidades de Estados Unidos. Durante la tercera semana, reali-

zaron diversos ejercicios en la mar y la evaluación final. Contaron con la colaboración del *Príncipe de Asturias* (19 de julio), la fragata *Numancia* (12 de julio) y los patrulleros *Acevedo* (17 y 19 de julio) y *Dragonera* (17 de julio).



«*Baleares*» (1-3 de julio).—Efectuó pruebas para Calificación Operativa del sistema MK-1900. El día 3 contó con la colaboración de la *Andalucía*.



Adiestramiento/calificación de pilotos (21-23 de agosto).—El grupo de Combate, compuesto por las siguientes unidades del grupo ALFA, *Príncipe de Asturias*, *Santa María*, *Navarra* y *Patiño*, efectuaron, en aguas del golfo de Cádiz, ejercicios de adiestramiento, incluyendo ejercicios de tiro MEROKA, previos a su participación en el ejercicio NORTHERN LIGHT, así como calificación de pilotos.



«*Canarias*» (22-26 de agosto).—Efectuó ejercicios de adiestramiento individual y pruebas WOWU. El día 22 participó en los ejercicios de tiro MEROKA con el resto de las unidades del grupo ALFA.



Ejercicio LANTOR FLOSUB (30-31 de julio).—Realizaron este ejercicio los submarinos *Galerna* y *Tonina*; consistió en el lanzamiento de torpedos en la zona reservada para el mismo. Colaboraron en el ejercicio la corbeta *Infanta Elena* como buque blanco, el ARS *Poseidón* como buque recogetorpedos y el patrullero *Formentor* como buque de vigilancia de zona.

Comisiones y colaboraciones

LXVII Crucero de Instrucción buque-escuela «Juan Sebastián de Elcano» (7 de enero-14 de julio).—Continuó cruzando el Atlántico, en demanda de Marín, donde dio por finalizado el crucero el 14 de julio.



Operación BONITO (5 de junio-30 de septiembre).—Como todos los años se ha establecido, en colaboración con la Secretaría General de Pesca, la «Operación Bonito» para la inspección, vigilancia y apoyo a la flota pesquera española, tanto en aguas internacionales como en la zona económica exclusiva, para hacer cumplir la legislación vigente y evitar posibles conflictos con flotas de otros países durante la costera del bonito. En esta costera participaron, aproximadamente, 650 pesqueros españoles de las modalidades de «Cacea» y «Tranqueros» (cebo vivo), que se desplazaron siguiendo los movimientos migratorios del bonito desde las proximidades de las islas Azores hasta el Cantábrico y el golfo de Vizcaya.

Participaron en dicha operación los patrulleros *Serviola* y *Atalaya*, el remolcador *Ferrol* y el buque auxiliar *Chilreu*, además de otros patrulleros de las comunidades gallega y vasca, de la Marina francesa y del Reino Unido.



Programa MEDEA (5-11 de julio).—El patrullero *Dragonera* y la Unidad de Buceadores de la Zona Marítima del Estrecho efectuaron vigilancia de zona, coordinación de medios y recuperación de aviones blanco durante unas pruebas que se celebraron en el Centro de Experimentación del Arenosillo, en el marco del programa MEDEA, desarrollado por el INTA.



«Tabarca» (14-15 de julio).— Efectuó presencia naval en Camariñas con motivo del regreso de la expedición «Bojeo de la Gran Antilla», efectuada por el velero *Sebastián de Ocampo*.



300 Aniversario de la creación de la flota rusa (26-30 de julio).—Con motivo de este aniversario, se celebraron, simultáneamente, actos en seis puertos rusos, a los que asistieron buques de diferentes nacionalidades. En respuesta a una invitación de la Federación rusa, la fragata *Baleares* asistió a los actos que se celebraron con este motivo en el puerto de San Petersburgo. Estos actos —en los que participaron unidades de Alemania, Holanda, Italia, Francia, Canadá, Finlandia, Estados Unidos, India y España— consistieron en una revista naval, ofrenda floral, competiciones deportivas y diversos actos culturales y turísticos.

La *Baleares* salió de Ferrol el día 19 de julio, efectuando escala en San Petersburgo del 26 al 30 de julio. De regreso efectuó una escala en el puerto polaco de Gdynia del 1 al 4 de agosto. Durante su tránsito a San Petersburgo

realizó PASSEX con la fragata danesa *Olfert Fisher* (20 de julio), el destructor francés *Primauguet* (20-21), un avión de patrulla marítima alemán, el HDMS danés *Hajen* (23 de julio) y el destructor alemán *Bayern* (24), y con los *Cornwall* (Reino Unido), *Van Amstel* (Holanda), *Euro* (Italia), *Primauguet* (Francia) y *Montreal* (Canadá).



Procesiones marítimas con motivo de la festividad de la Virgen del Carmen.—Diversas de estas procesiones contaron con la colaboración de patrulleros de la Armada: el *Formentor* (16 de julio), en la que se desarrolló en el puerto de Valencia; el *Espalmador* (13 de julio), en Barcelona, y la barcaza de desembarco A-08, en Las Palmas (21 de julio).



Jura de bandera y entrega de despachos en la Escuela Naval Militar (16 de julio).—Contó con la presencia del *Juan Sebastián de Elcano* y de la fragata *Asturias*.



«**Cazadora**» (26 de julio).—Salió a la mar para realizar ejercicios de tiro ARMEX-14 y ARMEX-15 para comprobación del montaje 76/62. El *Poseidón* y el *Duero* actuaron como buques colaboradores en el ejercicio.



«**Mouro**» (22-26 de julio).—Efectuó vigilancia marítima en aguas de la provincia de Asturias.



«**Grosa**» (21-26 de julio).—Efectuó vigilancia marítima en aguas del archipiélago canario.



«**Ferrol**» (1-6 de agosto).—Efectuó vigilancia marítima en aguas del archipiélago canario.



«**Centinela**» (30 de julio-6 de agosto).—Efectuó vigilancia marítima y apoyo a la flota pesquera en el banco pesquero canario-sahariano.



«*Dragonera*» (24-31 de julio).—Efectuó vigilancia marítima en las zonas saco Cádiz/Trafalgar, Alborán norte y sur. Colaboró con aviones de la 4.ª Escuadrilla de la FLOAN para vigilancia y reconocimiento de zona.



«*Vigía*» y «*Conejera*» (31 de julio-4 de agosto).—Efectuaron presencia naval en Huelva con motivo de la celebración de las fiestas colombinas.



Presencia naval en Vigo con motivo del homenaje a la Armada por su participación en la campaña del FLETAN 95 en aguas de NAFO (31 de julio-3 de agosto).—Realizaron presencia naval el remolcador *Mahón* y los patrulleros *Serviola*, *Atalaya* y *Tabarca* con motivo de los actos previstos en Vigo del homenaje a la Armada por su participación en la campaña del FLETAN 95 en aguas de NAFO. Dicho acto tuvo lugar el día 2 de agosto.



«*Marola*» (6-10 de agosto).—Efectuó vigilancia marítima en aguas del golfo de Vizcaya y zona occidental del mar Cantábrico. El día 8 de agosto efectuó presencia en la salida de la regata San Sebastián-Plymouth.



«*Hespérides*» (8-31 de agosto).—Desarrolló la campaña hidrográfica «Verno-96». El objetivo de esta campaña, encuadrada en el convenio marco entre el Ministerio de Defensa y el Instituto Español de Oceanografía, es la adquisición de datos para el Plan de Investigación Hidrográfica y Oceanográfica de la zona económica exclusiva española. Durante la campaña se llevaron a cabo la descripción de la topografía submarina, con cobertura total de las aguas del golfo de Valencia y mar Balear, en el área no cubierta por anteriores levantamientos, así como la medición sistemática de los parámetros geofísicos relativos a la constitución de las masas de agua, sedimentos y subsuelo de dicha zona.

El *Hespérides* salió de Cartagena el día 8 y efectuó una escala en Valencia para relevo del personal científico, del 14 al 16 de agosto. El día 31 entró en Cartagena, dando por finalizada la campaña.



«*Atalaya*» (9 de agosto).—Efectuó presencia naval y bautismo de mar en Corcubión durante un homenaje a la Armada que se celebró con motivo de la exposición filatélica «La Armada española y los hombres del mar».



«*Medas*» (11 de agosto).—Embarcó personal y material de la Facultad de Ciencias del Mar de la Universidad de Las Palmas para la realización de un estudio sobre la circulación de la corriente marina en Canarias.



«*Centinela*» (22 de agosto).—Embarcó personal y material de la Facultad de Ciencias del Mar de la Universidad de Las Palmas, para la recuperación de instrumentos oceanográficos, instalados en las proximidades de cabo Descojonado (al oeste de la isla de Gran Canaria).



«*Ferrol*» (26 de agosto-1 de septiembre).—Efectuó vigilancia marítima de pesca en aguas del archipiélago canario del 26 al 30 de agosto. Del 31 de agosto al 1 de septiembre participó como buque escolta en la «IX Rallye Neumático isla de Gran Canaria» y en la «I Vuelta a la isla de Gran Canaria en Moto Acuática».



«*Cartagena*» (21-28 de agosto).—Efectuó vigilancia marítima de pesca en aguas costeras españolas, comprendidas entre el cabo de Palos y el puerto de Barcelona.



«*Mahón*» (27-28 de agosto).—Efectuó vigilancia marítima de pesca en aguas de la zona de Galicia.



«*Barceló*» (27-31 de agosto).—Efectuó presencia naval en la celebración de la «XXV Semana Internacional Osborne del Puerto de Santa María». Realizó diversos ejercicios en la mar para elevar el nivel de adiestramiento de la dotación.



«*Vigía*» (23-31 de agosto).—Se trasladó a Huelva para embarcar sistema optrónico MSP-4000. Efectuó pruebas del mismo en la mar, regresando a su base al finalizar la comisión.

Colaboraciones con el Ejército de Tierra

«*Acevedo*» (25 de junio).—Actuó como buque de apoyo y transporte durante un ejercicio de infiltración/exfiltración que realizó el BOEL en el campo de adiestramiento de la sierra del Retín.



«*Galerna*» (10-12 de julio).—Colaboró en un ejercicio de infiltración/exfiltración que realizó BOEL en aguas de Cartagena.



«*Espalmador*» (12-13 de julio).—Colaboró con unos ejercicios a realizar por el GOE «Almogávares-IV» en la zona de L'Escala.

Colaboraciones con el Ejército del Aire

«*Tagomago*» (9-11 de julio).—Efectuó un EJEDAN «WHISKEY» con el 802 Escuadrón (9 de julio) y un EJEDAN «QUEBEC» con el 462 Escuadrón, ambos del Mando Aéreo de Canarias.



«*Las Palmas*» (19 de julio).—Efectuó un ejercicio de evacuación SAR con un helicóptero del 802 Escuadrón del Mando Aéreo de Canarias.



«*Medas*» (8 de agosto).—Efectuó un EJEDAN «QUEBEC» con el 462 Escuadrón del Mando Aéreo de Canarias.



«Centinela» (20 de agosto).—Efectuó un ejercicio de evacuación SAR con un helicóptero del 802 Escuadrón del Mando Aéreo de Canarias.

Participación de un batallón de Infantería de Marina en IFOR

Un batallón de Infantería de Marina (BIMAR III) del Tercio de Armada, formado por 403 hombres, se integró con las unidades del Ejército de Tierra (Brigada Paracaidista) que se encontraban desplegadas en Yugoslavia, para formar la Brigada Española (SPABRI-II), parte de las fuerzas IFOR de la OTAN en la zona, cuya misión es contribuir al proceso de paz en Bosnia-Herzegovina.

El trozo avanzado del BIMAR III se trasladó a la zona por vía aérea el 25 de junio. El grueso del batallón embarcó en Rota el día 3 de julio a bordo del buque de desembarco *Pizarro*, desembarcando en Ploce (Croacia) a partir del día 7, para relevar al grupo de escuadrones de Caballería que formaba parte de la anterior Brigada Española (SPABRI-I). Con esto se completó la 2.ª fase del relevo de esta brigada, cuya primera fase se efectuó a mediados de mayo.

El batallón de Infantería de Marina efectuó el relevo con el grupo de escuadrones de Caballería el día 8 de julio, desplegando en un principio en las zonas asignadas de Trebinse y Dracevo, ocupando únicamente la base principal de Trebinse a partir de primeros de agosto, desde donde continúa efectuando los cometidos y acciones encomendadas para contribuir al proceso de paz en la antigua Yugoslavia.

Visitas

Ferrol.—Entre los días 8 y 16 de agosto hizo escala en el puerto de Ferrol, para descanso de la dotación, el petrolero británico *Oakleff* A-111.

Fue construido en Suecia en 1981; posteriormente, en 1986, se le incorporaron las dos estaciones de aprovisionamiento en la mar con que cuenta y se le dotó de mayores posibilidades de habitabilidad, para ser entregado al *Royal Fleet Auxiliary Service* británico.

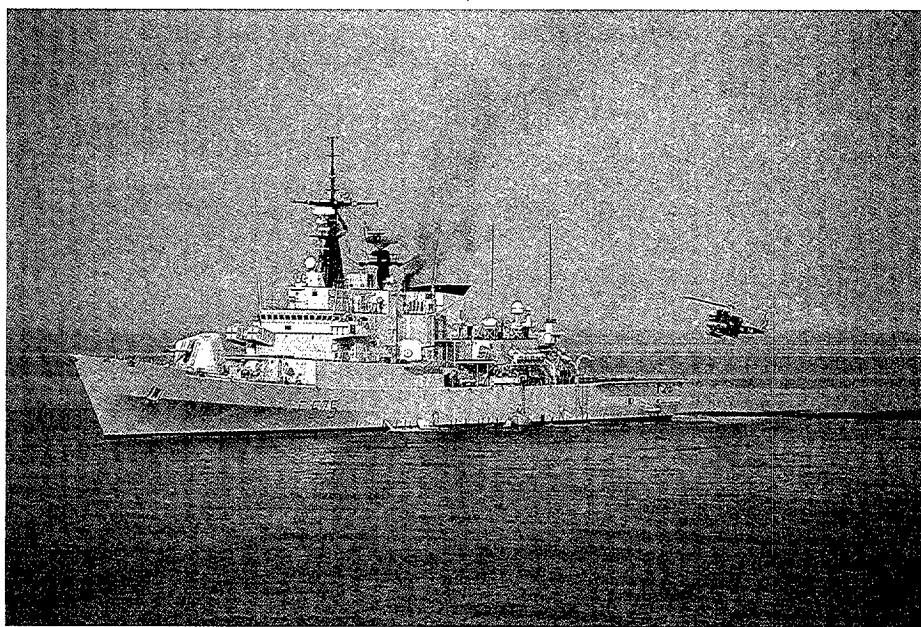
Desplaza 49.310 toneladas a plena carga y sus dimensiones son 173,7 m de eslora, 32,2 m de manga y 10,2 de calado. La propulsión es de un motor diesel Burmeister & Wain 4L-80MCE, un eje y velocidad máxima de 15 nudos. Como armamento lleva dos ametralladoras Oerlikon de 20 mm y dos lanzadores de *chaff* Plessey Shield.



A. P. P.

Vigo.—Entre los días 26 a 29 de julio hizo escala en el puerto de Vigo, para descanso de dotaciones, el buque hidrográfico británico *Beagle*.

Es el segundo de los tres de la clase *Bulldog*. Fue entregado en mayo de 1968. Desplaza 1.088 toneladas a plena carga y sus dimensiones son 57,6 m de eslora, 11,2 m de manga y 3,7 m de calado. La propulsión es de cuatro motores diesel Lister Blackstone, dos ejes y velocidad máxima de 15 nudos. El buque cuenta con diversos sistemas de navegación de precisión y el sistema Qubit SIPS II de navegación integrada, que le permiten el levantamiento de cartas en tiempo real.



Fragata *Euro*.

Entre los días 1 a 5 de agosto visitó el puerto de Vigo, para descanso de dotaciones, el buque de inteligencia electrónica alemán *Alster*, A-50. Es el primero de los tres de su clase. Fue entregado en octubre de 1989. Desplaza 2.400 toneladas a plena carga y sus dimensiones son 83,5 m de eslora, 14,6 m de manga y 6 m de calado. La propulsión es de dos motores diesel Deutz MWM SBV 16M 628, un motor adicional para baja velocidad, un eje y velocidad máxima de 19 nudos. El buque cuenta con diversos sistemas de vigilancia electrónica y sonar pasivo.

Durante los días 8 al 10 de agosto, lo hizo la fragata italiana *Euro*, F-575. Pertenece a la clase *Maestrale*; entró en servicio en 1984 y es la sexta de las

ocho de su clase. Sus dimensiones son 123 m de eslora, 12,9 m de manga y 6 m de calado máximo, y su desplazamiento 3.200 toneladas a plena carga.

La propulsión es CODOG, con dos turbinas de gas FIAT LM 2500 y dos motores diesel GMT B 230.20 DVM, velocidad máxima de 32 nudos y dos ejes con hélices de paso variable.

El armamento consta de cuatro misiles SS Otomat, un lanzador de misiles SAM Aspide, un cañón Oto Melara de 127 mm, dos montajes dobles de cañones AA Breda de 40 mm, dos montajes triples de tubos lanzatorpedos MK-32 y dos helicópteros ASW AB 212.

Durante su estancia en Vigo, la dotación efectuó una visita a la ETEA.

A. P. P.



La Coruña.—Los días 14 y 15 de julio hicieron escala en el puerto de La Coruña, para descanso de las dotaciones, las lanchas de instrucción británicas *Pursuer*, P-273; *Blazer*, P-279, y *Dasher*, P-280.

Pertenecen a la clase *Archer* y hay actualmente una serie de catorce. Entraron en servicio en 1988. Desplazan 49 toneladas a plena carga y sus dimensiones son 20 m de eslora, 5,8 m de manga y 1,8 de calado. La propulsión es de dos motores diesel Rolls-Royce CV 12 M800T y dos ejes, con velocidad máxima de 22 nudos.

Anteriormente, los días 12 y 13, las lanchas efectuaron escala en Villagarcía para participar en el 50 Aniversario del Club de Fútbol Arousa SC y recuperar la costumbre, establecida a principio de este siglo, de los buques británicos de fondear en aguas de esta ría. Asimismo, efectuaron una ofrenda floral en el cementerio de los Ingleses, donde se encuentran sepultadas las 172 víctimas del naufragio del acorazado *Serpent* ocurrido el 10 de noviembre de 1890 en punta Boi, junto a la playa del Trece, en la costa de la Muerte coruñesa.

El día 22 de julio hizo escala técnica en el puerto de La Coruña la fragata danesa *Olfert Fischer*, F-355.

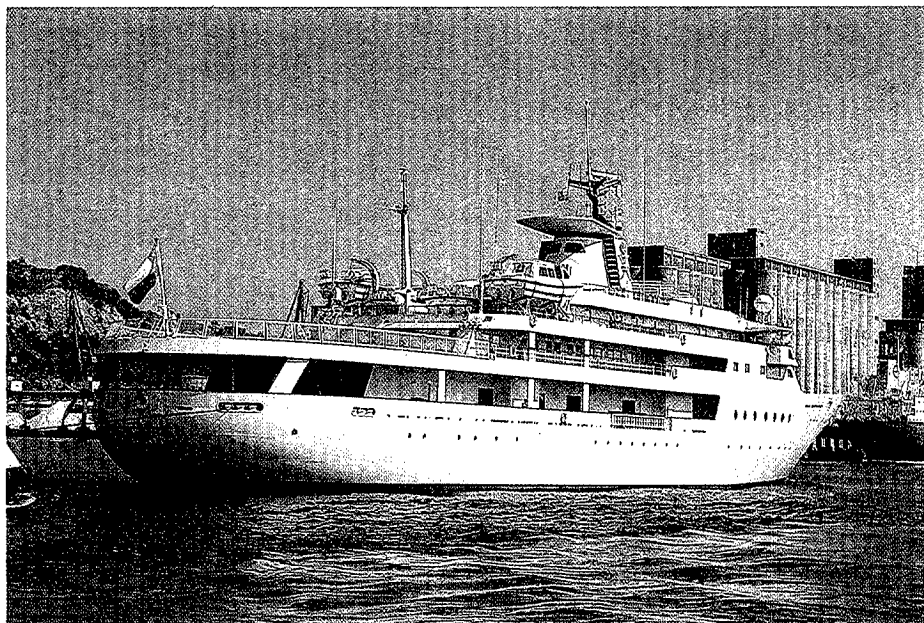
Pertenece a la clase *Niels Juel* y es la segunda de una serie de tres. Entró en servicio en 1981. Desplaza 1.320 toneladas a plena carga y sus dimensiones son 84 m de eslora, 10,3 m de manga y 3,1 de calado. La propulsión es CODOG con una turbina de gas LM 2500 y un motor diesel MTU 20V 956 TB82, dos ejes y velocidad máxima de 30 nudos.

El armamento consta de ocho misiles SSM Harpoon, un lanzador de misiles SAM NATO Sea Sparrow, un cañón Oto Melara de 76 mm, cuatro ametralladoras Oerlikon de 20 mm y un varadero de cargas de profundidad.



A. P. P.

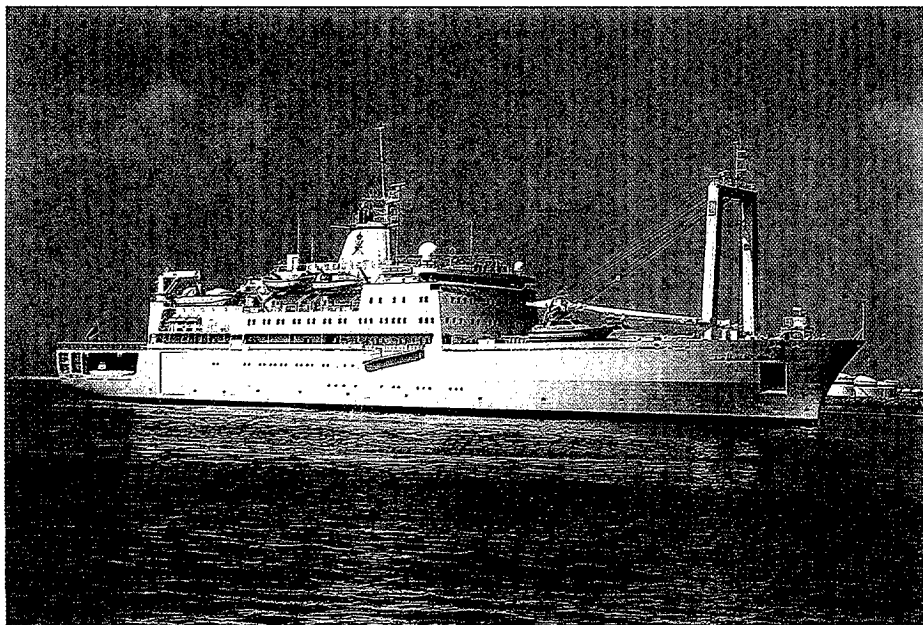
Barcelona.—El *Al Said* (yate real del sultanato de Omán) y el *Fulk Al Samalah* (su acompañante logístico) son dos modernos buques de factura italiana y alemana, respectivamente, pintados de un color beis, tan immaculado como para que el remolcador que los auxilió en las maniobras de atraque tuviese que recubrir con tela adecuada la defensa proel.



Yate real *Al Said*.

El primero es un yate de lujo en toda la extensión de la palabra. Desplaza 3.800 toneladas a plena carga, con un arqueo bruto de 4.440, midiendo 103, 8 m de eslora, 16,2 de manga y cinco de calado. Está equipado con todos los sistemas de comunicación y navegación necesarios; tiene un andar de 18 nudos, gracias a sus dos hélices de paso variable y dos motores diesel GMT A-420 con 8.400 CV, con otra hélice proel de maniobra. Su dotación la componen un total de 156 hombres, de los que 16 son oficiales, en su gran mayoría occidentales. Se entregó en 1981 por Picchiotti SpA, en Viareggio.

El *Fulk Al Samalah* es un buque que no hace mucho aún lucía la marca de costado L 3, lo que le confería una adscripción militar. En los anuarios figura como integrante del Escuadrón de Yates Reales y es un gran buque de 10.864 TRB y 5.186 TRN, con 136,4 m de eslora, 21 de manga y seis de calado. A pesar de haber sido construido por Bremer Vulkan, posee una propulsión a base de cuatro motores diesel Fincantieri GMT A-420, gemelos a los del *Al Said*, lo que facilita su mantenimiento global, con una potencia total de



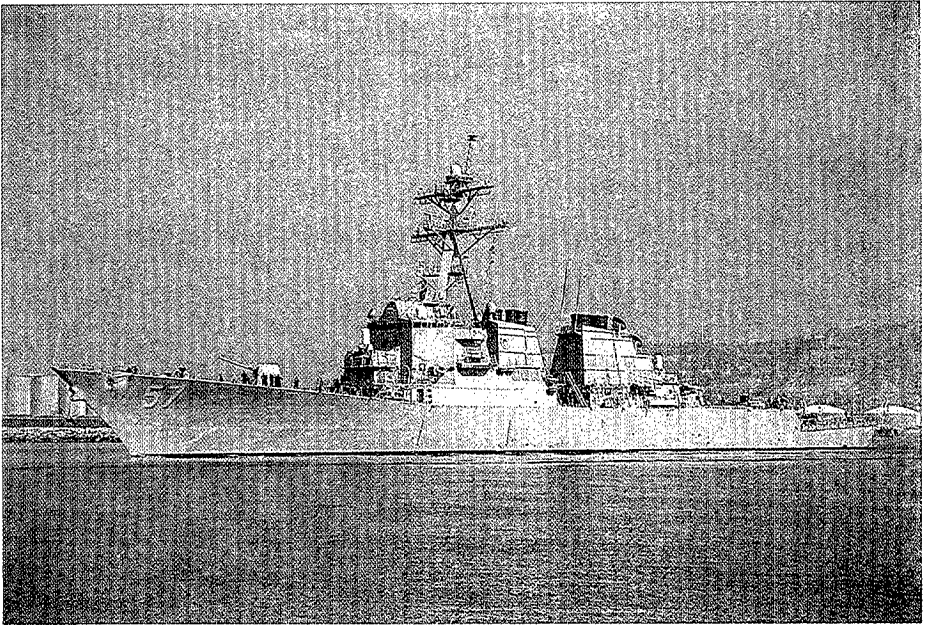
Buque logístico *Fulk Al Samalah*.

16.800 CV (12,35 MW), que le proporcionan un andar de 19,5 nudos mediante sus dos hélices de paso variable. Es ampliamente polivalente y transportaba varias lanchas de desembarco anfibio de tipo *Rotork*, con rampa proel, junto a dos patrulleras con presencia y colores militares. Además posee una espaciosa plataforma para helicópteros a popa, así como dos hangares capaces de alojar dos *Super Puma AS 332C*. Cuenta con portas laterales de carga rodada y dispone de habitabilidad para 240 soldados, más su propia tripulación. Fue entregado en 1987.

Su poderosa pluma proel de carga, que accede de modo directo a la bodega, junto a las portas ya citadas, le permite transportar toda clase de materiales, resultando idóneo como buque logístico del *Al Said* toda vez que transporta desde los vehículos necesarios para el sultán y su séquito hasta buceadores de combate para la seguridad del propio yate real o patrulleras de vigilancia propias, además del personal de servicio.

Mediado el pasado julio llegó a Barcelona el USS *Mitscher*, DDG-57, un destructor AEGIS de la clase *Arleigh A. Burke*.

A últimos del presente año la Marina de los Estados Unidos dispondrá de un total de 19 buques de esta clase, cantidad que irá incrementándose hasta completar el medio centenar. Las primeras 21 unidades pertenecen a la versión llamada *Flight I* y las siete siguientes en construcción, a la *Flight II*, cuya entrada en servicio se prevé para 1998-99.



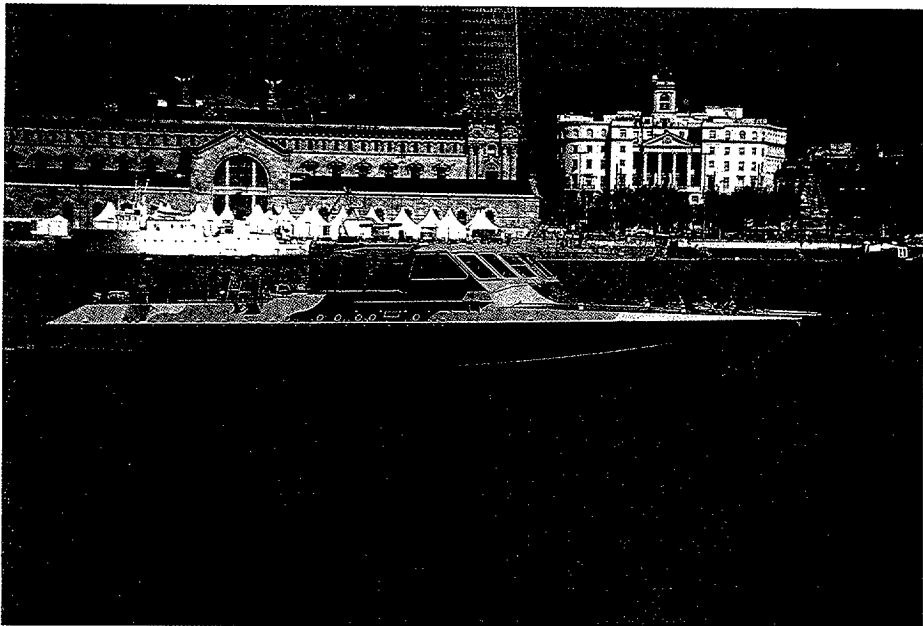
Mitscher (DDG-57).

Una vez listos todos los *Flights I y II* comenzarán a entregarse los *Flight IIIA* —a partir del próximo milenio— en una versión modificada, con lo que se completará la cantidad inicial proyectada, siempre y cuando los recortes presupuestarios, así como la evolución de la política mundial y situaciones de crisis, no acaben interviniendo.

A fines de junio, y durante unas pocas horas, permanecieron amarradas al muelle de Barcelona norte dos lanchas del tipo MK-5, pertenecientes a la Marina de los Estados Unidos, tipo de embarcación poco habitual en nuestros puertos.

En 1994 los astilleros Halter Marine Equitable, de Nueva Orleans, lograron que su prototipo quedase vencedor en el concurso de la Marina norteamericana para proveerla de una lancha rápida destinada a los Seals y capaz de ser cargada en un avión *C-5 Galaxy*.

La lancha tiene las siguientes características: desplazamiento: 52 ton; eslora x manga x calado: 26 x 5,3 x 1,3 m; velocidad, 45 nudos constantes y autonomía de 550 millas. Capacidad de carga: hasta un total de 16 Seals completamente equipados. Armamento: cinco ametralladoras de 12,7 ó 7,6 mm más lanzagranadas, así como posibilidad de uso de misiles Stinger. Para facilitar el desembarco del material más voluminoso (balsas, etc.) la popa no es de espejo, sino en rampa. La dotación la componen cinco hombres.



Lancha MK-5.

El casco está construido totalmente en aluminio, su propulsión es por chorro de agua KaMeWa y se desplaza por encima de las olas, saltando de cresta en cresta, lo que obliga a su dotación —así como demás personal a bordo— a emplear unos sillones especiales dotados de amortiguadores, a los que se sujetan mediante atalajes. Los chorros de agua están embragados a sendos motores diesel MTU 12 V 396 TE-94, con una potencia total de 4.506 CV (3,36 MW).

En total, se ordenaron 20 lanchas, seis de las cuales están en servicio y realizando pruebas de resistencia (las lanchas de Barcelona llegaron desde Rota vía Cartagena y cargaron 2.500 litros de gas-oil cada una, zarpando para Génova y Nápoles); las otras 14 están programadas para ser entregadas en 1999.

C. B. V.

Disposiciones oficiales

Reorganización del Ministerio de Defensa.—El Real Decreto 1883/1996, de 2 de agosto (BOD núm. 156), modifica la estructura básica del departamento, manteniendo en lo esencial las competencias de los órganos superiores, agrupándolos por áreas.

Resumiendo su contenido, son sus aspectos fundamentales los siguientes:

- La Secretaría de Estado de Defensa mantiene las funciones que tenían asignadas las direcciones generales dependientes de ella, aumentando las correspondientes al área de infraestructuras, de acuerdo con lo cual se suprimen las comisiones asesoras sobre armamento y material, cuyas funciones asumen los directores generales de Armamento y Material y de Infraestructura respectivamente, en tanto que el interventor general asume las subdirecciones generales que constituían los servicios centrales de la Intervención General de la Defensa.
- La Subsecretaría de Defensa asume las competencias de la anterior Secretaría de Estado de la Administración Militar (suprimida por R. D. 830/1996 de 10 de mayo).
- La Dirección General de Reclutamiento y Enseñanza Militar, dependiendo de la Subsecretaría, asume las competencias de las suprimidas Direcciones Generales de Enseñanza y del Servicio Militar.
- La Subsecretaría y la Secretaría General Técnica asumen las funciones de la suprimida Dirección General de Servicios.
- La Oficina de Relaciones Informativas y Sociales se integra, con rango de Subdirección General, bajo la dependencia directa del ministro.
- El Instituto Español de Estudios Estratégicos se integra, con el nivel orgánico de Subdirección General, en la Dirección General de Política de Defensa.
- Se mantienen las estructuras básicas de los Estados Mayores de la Defensa, del Ejército de Tierra, de la Armada y del Ejército del Aire y la del Mando Operativo de las Fuerzas Armadas, así como las relaciones funcionales establecidas entre los órganos de los cuarteles generales y mandos y jefaturas de Personal y del Apoyo Logístico respectivos, y los correspondientes centros directivos de los órganos centrales del departamento, quedando estos aspectos pendientes de posterior normativa.
- Finalmente, como consecuencia de lo anterior, se suprimen 19 subdirecciones generales y la Jefatura de Telecomunicaciones de la Defensa, supresiones que vienen a añadirse a las de la Secretaría de Estado de Administración Militar, direcciones generales de Relaciones Informativas y Sociales de la Defensa, de Enseñanza, del Servicio Militar y de Servicios, así como los niveles orgánicos de dirección general de la Intervención General de la Defensa y de la Asesoría Jurídica General de la Defensa, que lo habían sido por el Real Decreto 839/1996, de 10 de mayo, ya citado.

T. T.

Conmemoraciones y ceremonias

Semana del Mar en Cedeira.—Del 16 al 21 de julio se celebró en Cedeira (La Coruña) la «I Semana del Mar».

Dentro del calendario de actos, el 17 se celebró el Día de la Marina. Se contó con la participación del patrullero *Mouro*, al mando del teniente de navío don Pedro Viñas, en el que numerosas personas de la localidad tuvieron ocasión de efectuar su «bautismo de mar», durante las salidas que el buque efectuó los días 17 y 18.

Asimismo, el día 17, estuvieron presentes en Cedeira diversos medios anfibios del Tercio Norte, que efectuaron una demostración en la playa de la localidad. Por la tarde, el *Mouro* efectuó una exhibición de salvamento marítimo en colaboración con el helicóptero *Pesca II* de la Junta de Galicia. Al ocaso, se arrió bandera, con la presencia de la banda de cornetas y tambores del Cuartel de Marinería de Ferrol.

Durante el día 17 se proyectaron diversas películas sobre la Armada, y el bibliobús de la Zona Marítima del Cantábrico ofreció información al público en general. Atracado en puerto se encontraba también el buque hidrográfico *Antares*, que realiza levantamientos en la zona.

A. P. P.



Homenaje a la Armada.—El día 2 de agosto tuvo lugar en el Pazo de Castrelos de Vigo el homenaje que la Unión Nacional de Cooperativas del Mar tributó a la Armada por su actuación durante la «guerra del fletán».

El acto fue presidido por el presidente de la Junta de Galicia don Manuel Fraga Iribarne y el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada don Juan José Romero Caramelo.

El presidente de la Unión de Cooperativas del Mar, don Antonio Marzoa Dopico, entregó a cada uno de los siete capitanes de corbeta, que participaron en el destacamento en aguas de NAFO, la Medalla de Oro al Mérito Cooperativo del Mar. Asimismo, don Manuel Fraga impuso al AJEMA la Gran Placa de Oro al Mérito Cooperativo del Mar.

Durante el conflicto del fletán, entre marzo y julio de 1995, estuvieron en zona NAFO los patrulleros *Serviola*, *Centinela*, *Vigía*, *Atalaya* y los remolcadores *Mahón* y *Las Palmas*. De ellos, estuvieron presentes en el acto, atracados en Vigo, los *Serviola*, *Atalaya*, *Tabarca* y *Mahón*.

A. P. P.

EXTRANJERO

Alemania

Modernización de las ocho fragatas Tipo 122.—La Marina alemana ha seleccionado a la empresa Daimler Benz Aerospace para llevar a cabo una

serie de mejoras en la capacidad AAW de las ocho fragatas clase *Bremen* antes de 1999. La modernización comprende la instalación del radar TRS-3D/32, que trabaja en la banda C, en sustitución del radar Signaal DA08 de la banda S, y la integración del nuevo radar con el ya existente Signaal WM25 de control de fuego.

Australia

Modernización de las fragatas FFG.—El Ministerio de Defensa australiano ha seleccionado a las compañías Australian Defence Industries y Transfield Defence Systems para llevar a cabo el programa de modernización de las seis fragatas clase *Adelaide* con que cuenta la Marina de esa nación. El contrato, por un importe de 47.000 millones de pesetas, incluye la adaptación de su sistema de combate y lanzador al misil SM-2, lanzadores verticales VLS MK-41 para el misil Standard SM-1 Block IV y el Evolved Sea Sparrow, entre otros equipos.



Ordenador para buceadores de combate.—La compañía australiana Horizons Technology ha lanzado al mercado el ordenador WetPC, desarrollado durante los tres últimos años por el Instituto Australiano de Ciencias del Mar, para su utilización con fines militares y civiles. El WetPC permite a un buceador introducir y extraer datos en inmersión y puede conectarse con el equipo de superficie si es necesario. Este ordenador ha sido utilizado exhaustivamente en el Gran Arrecife de coral en profundidades de hasta 100 m, aunque esta cota podrá ser incrementada en el futuro hasta 500 m para inmersiones a saturación. El equipo, en esencia, es un procesador 486 instalado sobre las botellas de aire del buceador y conectado a una pantalla con presentación gráfica en las gafas de buceo.

Brunei

Adquisición de patrulleros.—El gobierno de Brunei ha seleccionado a los astilleros británicos Yarrow Shipbuilders para la construcción de tres patrulleros OPV de 1.000 toneladas de desplazamiento. Los tres buques deberán entrar en servicio antes del año 2000 y serán los mayores con los que cuenta la incipiente Marina de este sultanato, que para controlar su zona económica exclusiva ha encargado igualmente a Indonesia tres aviones CN-235 en su versión de patrulla marítima, dotados con el sistema Argos.

J. M. T. R.

Canadá

Sistema de caza de minas.—En el mes de octubre darán comienzo las pruebas del prototipo del vehículo semi-sumergible RMS (*Remote Mine-hunting System*) que construye la empresa ISE para el gobierno canadiense.

Este vehículo es una versión mejorada del *Dolphin*, del que han sido construidas diez unidades que han acumulado más de 10.000 horas de experiencia. Las mejoras incluyen un motor de mayor potencia, que permite el transporte de un sonar a mayores profundidades, incremento de la capacidad de combustible y de carga, un cable de remolque de superior longitud y la posibilidad de reconfigurar el vehículo para operaciones hidrográficas mediante el uso de sondadores de haz múltiple.

El motor es un diesel Caterpillar 3116TA, que le permite una velocidad máxima de 19 nudos, y sostenida de 12 nudos durante el remolque de un sonar de barrido lateral a profundidad de 180 m. El vehículo tiene una eslora de 8,6 m y desplaza 4,5 toneladas; su autonomía es de 16 horas a 10 nudos remolcando el sonar a profundidad máxima.

La empresa Rockwell, en colaboración con ISE, ha ofertado el vehículo a la Marina de los Estados Unidos, pues en este país se estudia una respuesta para contrarrestar el incremento de la amenaza de minas (los países productores de estas armas han aumentado de nueve, en 1986, a treinta, en 1994) que durante la guerra del Golfo causaron daños de 123 millones de dólares a los buques de su Armada.

Las necesidades de los Estados Unidos se estiman en 45 vehículos para equipar los destructores de la clase *Spruance*. Inicialmente llevarán el sonar de barrido lateral AN/AQS-14 que ya está en servicio en los helicópteros MCM MH-53E, posteriormente llevarán el nuevo sonar AN/AQS-20. El destructor *John Young* efectuó pruebas el pasado año con un vehículo *Dolphin* remolcando el sonar AQS-14, que con estado de la mar 4 transmitió datos correctos de un campo de minas al destructor.

A. P. P.

Corea del Sur

Programa de construcciones.—La Marina de la República de Corea ha modificado la estructura y los tiempos previstos en su programa de construcciones KDX, cuyo objetivo es la construcción de una larga serie de nuevos destructores para reemplazar a los tipo *FRAM* que todavía mantiene en servicio.

Inicialmente, el programa estaba diseñado para un total de 12 buques de 3.900 toneladas Daewoo DW4000D OK-PO, que serían construidos en series de tres por los astilleros Daewoo y Hyundai. De hecho, la primera serie ya está en construcción por Daewoo y el primer buque comenzará sus pruebas de mar próximamente.

Con los cambios del programa, esta serie será ahora denominada KDX-1, y será seguida por otra de seis buques mayores designados KDX-2; esta segunda serie contará con la mayoría de equipos y armamento de la primera, pero con el lanzador para misiles Standard SM-2 Bloque III, mientras que la KDX-1 sólo lleva lanzador para misiles Sea Sparrow; su desplazamiento se verá aumentado a las 5.000 toneladas.

El programa se intentará completar con una última serie de tres buques KDX-3, de desplazamiento entre 7.000 y 8.000 toneladas y con el sistema Aegis. En caso de no llevarse a cabo esta serie, la anterior se aumentaría de seis a nueve buques.

A. P. P.

Egipto

Nuevos submarinos.—El gobierno de los Estados Unidos ha autorizado la construcción de dos submarinos convencionales tipo 209 para Egipto en los astilleros Litton Ingalls, con fondos proporcionados a través de la ayuda militar anual a este país.

El programa llevaba dos años en discusión y ha tenido que vencer la inicial resistencia de la Marina norteamericana a cualquier capacidad industrial para submarinos de este tipo, por suponer que puede dañar la política de construcción de submarinos nucleares propios. Asimismo, en circunstancias normales, los fondos de ayuda militar se usan para la compra de productos manufacturados norteamericanos y no para el desarrollo de nuevas construcciones.

Esta solución podría ser seguida por Taiwán para reemplazar su flotilla actual.

A. P. P.

Emiratos Árabes

Programa de fragatas.—La Marina de los Emiratos Árabes Unidos continúa en su línea de refuerzos tras la guerra del Golfo.

En un primer paso ha adquirido las fragatas holandesas clase *Kortenaer*: *Abraham Crijnsen* y *Piet Heyn*, que serán modificadas con un nuevo montaje CIWS Goalkeeper y radares Scout. En el programa de adquisición se incluye el adiestramiento de la dotación, creación de una escuela de Seguridad Interior y Defensa NBQ en Abu Dhabi, mantenimiento del Goalkeeper en Abu Dhabi, construcción de dos remolcadores en los astilleros Damen y venta de un total de diez radares Scout (dos para las fragatas y el resto para los buques ya en servicio).

Con estos buques pretende adquirir una experiencia operativa previa para, en un futuro, optar a la nueva serie de buques en desarrollo en Holanda, la

fragata de 6.000 toneladas LCF. Inicialmente se ha llegado incluso a hablar de una opción de seis buques de este tipo, lo que para los observadores parece un tanto desmesurado, teniendo en cuenta las actuales dimensiones de personal y material de la Marina de los Emiratos.

A. P. P.

Estados Unidos

Nuevo cazabombardero.—En nuevo cazabombardero embarcado F/A-18E *Super Hornet* entrará en servicio en el año 2001, estando previsto que la Marina estadounidense realice un pedido de 1.000 unidades hasta el año 2015. El *Super Hornet* tiene una envergadura superior en un 25 por 100 a la del F/A-18C/D, con una mayor autonomía y hasta 11 puntos de anclaje de armas diferentes, incluyendo los misiles AGM-88 HARM, Harpoon, SLAM-ER, AGM-65E Maverick, AGM-154 JSOW y el JDAM, entre otros.



Nuevo sistema de contraminado de playas.—La Marina de los Estados Unidos ha apoyado el desarrollo y pruebas durante dieciocho meses del ALISS (*Advanced Lightweight Influence Sweep System*) para el contraminado de minas acústicas y magnéticas en una playa, haciendo el desembarco anfibio más rápido y seguro. El Centro de Guerra de Superficie, en su división de Dahlgreen, ha concedido un contrato de 6.000 millones de pesetas a las compañías Alliant Techsystems, Physics International y Phoenix Science and Technology para construir y probar el subsistema acústico. En paralelo, el Centro de Guerra de Superficie en su división de Carderock ha concedido el equivalente a 6.500 millones de pesetas a la compañía General Atomics para el desarrollo del subsistema magnético del ALISS.



Misil antimisil balístico.—El mando de Sistemas Navales ha firmado un contrato con la compañía Standard Missile, por un importe equivalente a 8.900 millones de pesetas, para iniciar el desarrollo de un misil denominado Aegis LEAP (*Lightweight Exo-Atmospheric Projectile*) que es una variante del misil naval Standard 2 Block IV, ideado para neutralizar un ataque llevado a cabo por misiles balísticos.



Misiles para los helicópteros «Seahawk».—La Marina estadounidense realiza un estudio para dotar a sus helicópteros *Seahawk* (102 SH-60, 56 SH-60B y 34 SH-60R) de la posibilidad de disparar el misil aire-superficie Hellfire, como complemento al mayor y mucho más caro misil Kongberg Penguin, después de haber realizado una serie de ensayos y disparos con éxito. El estudio comprende un programa de dieciséis meses para integrar en el software del *Seahawk* al misil y el lanzador M299 que actualmente equipa al helicóptero AH-64 *Apache*.



Cañones de 100 km de alcance.—El Departamento de Defensa ha concedido a la compañía United Defense Armament Systems un contrato por un importe equivalente a 6.500 millones de pesetas, para modificar el cañón de 127 mm MK-45, a fin de que pueda disparar munición dirigida hasta una distancia de 100 km. La compañía construirá un prototipo para entregar al Centro de Guerra de Superficie de Dahlgreen en el verano de 1997, para realizar a continuación las pruebas con un montaje situado en tierra y posteriormente en una plataforma naval en 1998. El MK-45 así modificado será instalado en los destructores *Arleigh Burke* (DDG 51) en el año 2000.



La Infantería de Marina prueba los UAV.—El cuerpo de Infantería de Marina ha realizado pruebas este verano de su sistema COBRA (*Coastal Battlefield Reconnaissance and Analysis*) usando vehículos aéreos sin piloto (UAV). En las pruebas se ha empleado un avión *Cessna 172* como plataforma de observación y apoyo. El sistema COBRA se desarrolla en el Centro de Guerra de Superficie de Dahlgreen, con la finalidad de detectar y localizar obstáculos y campos de minas antes de iniciar una operación de asalto anfibio, así como apoyar el combate en tierra desde el litoral.

J. M. T. R.



Reconversión del LPH «Inchon».—El pasado mes de mayo terminaron las obras de reconversión del antiguo buque de asalto anfibio de la Marina de los Estados Unidos *Inchon* LPH-12, en buque de apoyo a la guerra de minas MCS-12, que duraron catorce meses. El buque, que pertenece a la clase *Iwo Jima*, lleva en servicio desde 1970.

El aumento gradual de la importancia de las operaciones MCM, que quedó reflejado durante la guerra del Golfo, determinó la necesidad de la

Marina norteamericana de contar con un buque específico dedicado al control de estas operaciones.

En el estudio inicial se barajaron diferentes posibles opciones: desde la conversión de un buque mercante, a la de un portaaviones convencional clase *Forrestal* o *Midway*, de un tipo *Iwo Jima*, de un LPD clase *Austin* o incluso un buque de nueva construcción. Se eligió un buque de la clase *Iwo Jima* por su mayor capacidad de cubierta de vuelo y hangares que un LPD, su menor costo de operación y mantenimiento que un portaaviones convencional, su mayor disponibilidad y flexibilidad que un buque mercante convertido y la mayor rapidez y menor coste en la transformación que la construcción de un nuevo buque. De esta forma se ha logrado un buque permanentemente configurado para apoyo a medios aéreos y de superficie MCM, así como a equipos de desactivación (EOD) en cualquier misión a lo largo del mundo.

Las mejoras de la reconversión incluyen:

- Sistema de Mando Táctico Naval embarcado (NTCS).
- Sistema de Mando Naval JMCIS.
- Procesador NAVMACS II, que permite el uso de la capacidad completa del sistema JMCIS.
- Link 11.
- Sistema de control táctico de la información con red local.
- Sistema de explotación de inteligencia nacional.
- Nuevos equipos cripto para uso de los sistemas anteriores.
- Mejoras de las comunicaciones en todas las bandas.
- Sistema de armas reducido al *Phalanx* MK-15 y al MK-38, de 25 mm.

El buque puede operar en cubierta con ocho helicópteros MH-53E y tres para misiones de localización y SAR. Permite mantener a bordo todas las herramientas, repuestos y rastras de los helicópteros y el material de los equipos EOD.

Una de las modificaciones principales es la posibilidad de abarloar a sus costados hasta dos buques clase *Avenger* u *Osprey* por banda, para efectuar mantenimientos o proporcionarles apoyo de habitabilidad. Asimismo puede efectuar petroleo en la mar por la popa. Permite mantener a bordo un equipo EOD de hasta 75 personas, incluyendo sus equipos y cámaras de descompresión fija y portátil.

El buque estará basado en Ingleside, Texas, a la finalización de su preparación en Norfolk.

A. P. P.

Francia

El presupuesto de Defensa y los programas en marcha.—El reducido incremento del presupuesto de Defensa para 1966, cifrado en tan sólo un

0,9 por 100, no supondrá la desaparición de ninguno de los programas actualmente en marcha en la Marina francesa, aunque, eso sí, provocará algunos retrasos. El presupuesto de Defensa, aprobado por un total de cinco billones de pesetas, dedica la mitad de esta cantidad a la adquisición de armamento y a la realización de los programas en curso; no obstante, la construcción del portaaviones nuclear *Charles de Gaulle* sufrirá un retraso de seis meses, por lo que no podrá unirse a la flota hasta la segunda mitad de 1999. La quinta y sexta fragatas clase *Lafayette* no entrarán en servicio hasta los años 2001 y 2002, respectivamente, y los aviones *Rafale* en su versión naval se posponen hasta 1997.



El helicóptero «NH90» comienza sus pruebas.—El primer prototipo del helicóptero multipropósito *NH90*, que fue finalizado por Eurocopter France en su fábrica de Marignane en 1995, ha comenzado sus pruebas de vuelo a comienzos de este año. Simultáneamente, los prototipos dos y tres han sido terminados igualmente en Francia, mientras que el cuarto, que corresponde a la versión de transporte (TTH), será realizado en Alemania, y el quinto y último, correspondiente a la versión naval, será construido por la firma italiana Agusta, de acuerdo con las normas NATO *Frigate Standard* (NFH), ya que se espera que esta versión dote a las nuevas fragatas de las marinas francesa, alemana, italiana y holandesa, mientras que la versión TTH será adquirida por los ejércitos de Alemania, Italia y Francia.

J. M. T. R.



Sonar cazaminas.—La empresa Thomson Sintra ha desarrollado el sonar cazaminas FLAMS (*Folding Light Airborne Minehunting Sonar*) para su empleo por helicópteros en misiones MCM.

El equipo incluye el domo y terminales del TSM 2022 MKIII, con el cable, chigre, unidades de proceso y presentación del sonar FLASH. Esto permite que un mismo helicóptero tenga misiones ASW o MCM con un simple cambio del domo. El TSM 2022 tiene tres frecuencias de trabajo y las dimensiones del domo son 15 cm de diámetro y 80 kg de peso.

A. P. P.



Reestructuración de las FAS.—El presidente Jacques Chirac ha anunciado una serie de cambios en las FAS francesas a realizar entre 1997 y el año 2015, y que implicará una reducción numérica de 577.360 a 434.000 personas. En

esencia, estos cambios suponen que la disuasión nuclear pasará a tener sólo dos componentes, aéreo y submarino, con los misiles ASMP de medio alcance transportados por los aviones *Rafale* y *Mirage 2000*, y los nuevos misiles balísticos M45/M51 a bordo de los cuatro SSBN, clase *Le Triomphant*.

La Marina francesa ha fijado su objetivo de fuerza en 81 buques de combate y de apoyo, seis submarinos nucleares de ataque clase *Rubis*, 60 aviones de ataque *Rafale*, 22 aviones de patrulla marítima ATL2 y 37 helicópteros ASW. El personal pasará de 70.500 personas a 56.500.

J. M. T. R.

Italia

Adquisición de helicópteros «EH101».— El ministro de Defensa italiano ha autorizado la firma del contrato de construcción, por parte de la casa Agusta, de 16 helicópteros EH101 diseñados por la compañía británica EH Industries. El contrato, por un valor equivalente a 100.000 millones de pesetas, proporcionará a la Marina italiana 16 helicópteros a partir de 1998, ocho en versión ASW, cuatro dotados de radar de vigilancia de superficie y cuatro para transporte. Estos helicópteros operarán desde los nuevos destructores clase *Luigi Durand de la Penne*, fragatas clase *Maestrale* y el portaaviones *Gariibaldi*. La versión de transporte será asignada a los LPD clase *San Giorgio* en apoyo de las operaciones anfibias. El contrato contempla también la posibilidad de adquirir una segunda serie de ocho unidades.



Vehículo para la Infantería de Marina.—La compañía Marconi ha desarrollado una versión anfibia del vehículo acorazado de transporte de personal M113, bautizándolo con el nombre de *Nautilus*. La factoría ha instalado dos unidades Ultra Hydraulic Waterjet 300, que proporcionan cada una un empuje de 900 kilogramos y están mecánicamente ligadas con el motor del vehículo. Ambas unidades motrices le proporcionan al M113 un velocidad de cinco nudos, aunque el volumen interno se reduce un poco como resultas de la instalación de los dos propulsores.

J. M. T. R.



Fragata «Horizon».—El proyecto «Horizon», para el desarrollo de una nueva fragata CNGF (*Common New Generation Frigate*), que realizan las marinas de Italia, Francia y Gran Bretaña, y con una estimación de necesidades de seis, cuatro y doce buques, respectivamente, está atravesando unos momentos críticos. Actualmente se piensa que la entrada en servicio de estas

unidades no será antes del 2006, debido a los retrasos sufridos en los estudios de los requerimientos de cada nación y en la elección de los sistemas de armas y electrónica del buque.

La principal razón del retraso es el diseño del sistema principal de misiles antiaéreos, que incluye el misil Aster, un sistema de 48 celdas verticales, equipo de mando y control, radar multifunción 3-D y radar de búsqueda volumétrico 3-D. Hasta marzo de este año no se firmó el primer acuerdo para la producción del sistema. El sistema está basado en el radar EMPAR (*European Multifunction Phased Array Radar*) que desarrolla la empresa italiana Alenia Elsag en colaboración con la británica Marconi (Gran Bretaña había presentado varias reservas sobre el uso de este radar y proponía el radar MSAR (*Multifunction Electronically Scanned Adaptive Radar*) desarrollado por la DERA (*Defence Evaluation and Research Agency*) y Siemens Plessey. Actualmente, el EMPAR se encuentra en fase avanzada de desarrollo, con un prototipo a bordo de la fragata italiana *Carabiniere* efectuando pruebas de evaluación que se completarán a principios de 1997; se estima que el primer radar de la fase de producción estará disponible en 2002, lo que significa que la integración en el primer buque no será hasta el final del año 2004.

Estos retrasos suponen un inconveniente para las marinas francesa e italiana por la necesidad de reemplazar los buques tipo *Suffren*, *Cassard*, *Andrea Doria* y *Audace*. Para Gran Bretaña también el retraso es serio, pues supondrá un alargamiento en el período de vida operativa de los destructores *Clase 42* y la necesidad de posibles mejoras y continuación del apoyo logístico al sistema de misiles Sea Dart.

Otra causa de posibles retrasos es la elección del sistema de combate CMS (*Combat Management System*). Las sucesivas redefiniciones han ocasionado dos grupos de empresas que trabajan en la definición del proyecto: por una parte, el Eurocombat, de British Aerospace, Thomson-CSF y Alenia Elsag; por otra, el HEPICS (*Horizon Project Integrated Combat Management System*) de las empresas GEC-Marconi, CS Défense, Dassault, Matra-CAP y Datamat.

El proyecto «Horizon» surgió de la escisión del grupo de ocho naciones que participaron en el proyecto NFR 90 (*NATO Frigate Replacement*), al igual que el proyecto TFC (*Trilateral Frigate Cooperation*), al que se incorporaron Alemania, España y Holanda.

A. P. P.

Marruecos

Entrega de un patrullero de altura «Clase OPV64».—Los astilleros franceses de Leroux & Lotz de Lorient han entregado recientemente el primer patrullero de altura *OPV64* de una serie de cuatro unidades, que fueron encar-

gados en 1993. Estos patrulleros, de 64 m de eslora y 600 toneladas de desplazamiento, serán entregados sin ningún armamento por el astillero francés, aunque pueden montar un cañón de 76 mm y misiles antibuque. La entrega de los tres restantes *OPV64* se hará con intervalos de seis meses. La dotación de estos buques la componen 24 hombres y su autonomía es de 6.000 millas a 14 nudos.

Omán

Nueva corbeta.—La Marina de Omán ha adquirido capacidad oceánica con la reciente entrada en servicio de la corbeta *Oahir Al Amwaj*, de 1.450 toneladas, que ha sido construida por los astilleros británicos Vosper Thornycroft. La corbeta, primera de una serie de dos unidades, tiene una eslora de 84 m, velocidad máxima de 30 nudos y una dotación de 76 personas. Su armamento comprende un cañón de 76 mm, ocho misiles Exocet y un lanzador SAM CSF Crotale. La segunda, y última unidad de esta serie, la *Al Muazzer*, está previsto que entre en servicio en 1997. Dentro del mismo programa naval de la Marina omaní, los astilleros franceses CMN de Cherburgo, han finalizado la construcción del tercer y último patrullero de altura clase *Al Bushra*, de 450 toneladas.

J. M. T. R.

Qatar

Nuevo patrullero.—El pasado mes de mayo entró en servicio el nuevo patrullero *Barzan* para la Marina del emirato de Qatar, construido por Vosper Thornycroft en Gran Bretaña.

Tiene 56 m de eslora, 530 toneladas de desplazamiento y propulsión diesel con velocidad hasta 38 nudos. Su armamento consta de un cañón Oto Breda de 76 mm., cuatro misiles SS Exocet MM40, un lanzador Sadral séxtuple para misiles Mistral y un montaje CIWS Goalkeeper.

La serie se completará con tres unidades más: *Huwar*, *Al Udeid* y una tercera todavía sin nombre.

A. P. P.

Reino Unido

Sistema de inteligencia para el arma aérea.—El Ministerio de Defensa británico ha autorizado la adquisición por la casa Rockwell de 65 terminales del sistema de información táctico JTDIS (*Joint Tactical Information Distribution System*), para ser instalados en los *Sea Harrier* y helicópteros AEW *Sea King*. Las entregas iniciales serán en abril de 1997 y existe una cláusula

que contempla la posibilidad de la adquisición de otros 30 terminales más. El JTDIS está siendo instalado en los buques de superficie de la Marina británica, siendo compatibles con los ya existentes en la de los Estados Unidos.



Misiles Tomahawk para los SSN.—El Ministerio británico de Defensa ha firmado un contrato con la compañía norteamericana Loral Federal Systems, de Manasas, para realizar la integración del misil de crucero Tomahawk en los siete submarinos nucleares de ataque clase *Trafalgar*. El contrato, por un valor equivalente a 8.000 millones de pesetas, prevé la integración del misil en el sistema de combate a lo largo de un período de 68 meses. Cada SSN recibirá un ATWCS (*Advanced Tomahawk Weapons Control System*), junto con el hardware y software necesarios para el control de fuego, embarque y desembarque de los misiles y navegación inercial. La Marina británica ha comprado un total de 65 misiles Tomahawk.

Suecia

Nuevas corbetas.—La corbeta tipo *YS 2000* será el nuevo tipo de buque con que contará la Marina sueca. El proyecto está basado en las enseñanzas obtenidas con el buque de pruebas *Smyge*. Se prevé la construcción de dos series, de cuatro buques cada una, dedicada una de ellas a misiones MCM/ASW, principalmente, y la otra a ASUW/ASW.

La característica fundamental del nuevo buque será su capacidad de «furtividad», al reducir al mínimo sus firmas radar, óptica, acústica, magnética e IR. Sus dimensiones serán 70 m de eslora, 10,4 m de manga y 2,5 m de calado; desplazamiento de 600 toneladas, propulsión CODOG y turbinas de agua que le permitirán alcanzar velocidades superiores a los 35 nudos. El casco será de fibra de carbono y fibra de vidrio, reforzado con vinilo y poliéster y materiales espumados de polivinilo (PVC).

El armamento difiere en cada serie según su misión principal: vehículos de detección de minas y torpedos para una de ellas, y misiles SS y torpedos para la otra. Ambos buques contarán con cubierta de vuelo para un helicóptero medio.

Está previsto el comienzo de la construcción del primer buque a finales de este año, para ser entregado en 1999.



Pruebas de mar del buque MCM «Styrsö».—En junio comenzaron las pruebas de mar del buque MCM *Styrsö*. Este buque es el primero de una serie

de cuatro del tipo YSB, construidos por el astillero Karlskronavarvet para la Marina de Suecia; ha sido botado en marzo de este año.

Los buques tienen una eslora de 36 m y 200 toneladas de desplazamiento; su casco es de material GRP tipo *sandwich* (*Glass Reinforced Plastic*). El buque puede operar uno o varios vehículos cazaminas y rastras de barrido convencional.

El astillero citado, en conjunto con otras empresas, está promocionando un sistema integrado MCM para su uso en aguas costeras. Este sistema incluye:

- El vehículo con control remoto SUTEC Double Eagle, con capacidad como sonar de profundidad variable o para caza de minas.
- Rastras mecánicas, acústicas y magnéticas.
- Sistema de mando MYSKO, adoptado por las marinas sueca y australiana.
- Sistema de datos tácticos 9MCM 200.

Está prevista la entrega del buque durante el mes de septiembre.



Torpedo TP-62.—Se iniciaron las pruebas técnicas del nuevo torpedo TP-62 para la Marina sueca. Los lanzamientos efectuados han demostrado que se superaron ampliamente los requisitos establecidos en la fase de desarrollo. Las pruebas tácticas comenzarán a principios de 1997 y se espera que el torpedo esté a bordo de los buques a primeros de 1998.

El TP-62 es un torpedo de 530 mm, diseñado básicamente para ataque a blancos de superficie desde buques de superficie o submarinos. Su velocidad es superior a los 50 km/h y el alcance está sobre las 30 millas. Su cabeza buscadora está diseñada para permitir el ataque en presencia de modernas contramedidas.



Lanchas de apoyo.—Los batallones anfibios de la Artillería de Costa sueca están siendo equipados con la lancha *SRC 90E*, preparada para su uso en aguas restringidas, construidas por Storebro Royal Cruiser.

Tienen una eslora de 11,88 m, 6,5 toneladas de desplazamiento y 2,5 de capacidad de carga. El casco y la superestructura son de fibra de carbono reforzada con un éster de vinilo; la quilla y el fondo están reforzados con un laminado integral para proporcionar una mayor protección durante las operaciones anfibas. El motor es un diesel «Scania DSI V8», con una turbina de agua FF 410, que permite una velocidad máxima superior a 40 nudos.

Estas lanchas serán principalmente utilizadas en misiones de evacuación de bajas y pueden acomodar cinco pacientes en camilla o diez sentados, más una dotación de dos personas. Tienen un sistema de suspensión para mejorar

la comodidad de dotación y pasajeros al navegar a gran velocidad con mal estado de la mar.

La primera de las lanchas fue entregada en septiembre de 1995 y está previsto un total de 39 hasta el año 1998.

A. P. P.

Tailandia

Sistema de combate.—La Marina tailandesa ha firmado un contrato con la Empresa Nacional «Bazán» por un importe de 10.000 millones de pesetas para la adquisición del sistema de combate que dotará al portaaviones *Chakri Naurebet*, actualmente en su fase final de armamento en la factoría ferrolana de la citada empresa. Este contrato se suma al de adquisición de nueve aviones EAV-8S *Matador*, dos de ellos biplazas, y que con un costo de 11.500 millones dotarán al portaaviones de su UNAEMB.

J. M. T. R.

MARINA MERCANTE

Nuevo consorcio de Trasmediterránea

La compañía Trasmediterránea ha alcanzado un acuerdo con las navieras Limadet, Comarit y LME para operar en *pool* el tráfico marítimo del Estrecho entre Algeciras y Tánger, tras la ruptura del acuerdo que a este objeto mantenía con la empresa Isnasa. Esta naviera suspendió pagos a mediados de junio último, con motivo de un grave contencioso con Astilleros de Huelva, que le ha construido dos barcos. La configuración de esta nueva asociación se debe a que los armadores de Isnasa comenzaron a aplicar el año pasado una política independiente de tarifas, con lo que se rompió el acuerdo. Esta confrontación tarifaria no solamente afectó a la vía internacional entre Algeciras y Tánger, sino que también tuvo sus efectos perturbadores en el pacto en la línea de cabotaje entre Algeciras y Ceuta.

La empresa Isnasa presentó la suspensión de pagos el pasado mes de junio, como hemos dicho, con un pasivo de 9.000 millones de pesetas, y dicha naviera ha justificado la medida basándose en tres razones: la primera, se refiere al contencioso que mantiene con Astilleros de Huelva, a los que encargó la construcción de dos transbordadores. Isnasa acusa a Astilleros de haber retrasado la entrega del primero de estos buques y, por su parte, los constructores se negaron a seguir construyendo el segundo buque, alegando que Isnasa no había pagado

el primero. La segunda razón se fundamenta en la pugna que Isleña mantiene con una compañía holandesa, de la que no se dan detalles y, por último, la tercera razón estriba en el impacto que tuvo el contencioso pesquero entre España y Marruecos sobre los ingresos del tráfico en el pasado verano de 1995.

De todas formas, la compañía Isnasa se ha comprometido con la Dirección General de la Marina Mercante a mantener el tráfico de sus líneas entre Algeciras-Tánger y Algeciras-Ceuta. En estos momentos mantiene operativos seis barcos, valorados en más de 24.000 millones de pesetas.

Los nuevos socios de la Trasmediterránea son, como hemos señalado, la naviera marroquí Comarit, la hispano-marroquí Limadet y la española de capital magrebí Líneas Marítimas Europeas, LME.

J. L. T.

Asamblea General de ANAVE

El pasado 4 de julio se celebró en Madrid la Asamblea General Anual de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), que comenzó haciendo entrega a los numerosos asociados asistentes de la Memoria anual que recoge las actividades corporativas, así como de la publicación «Marina Mercante», que tradicionalmente elabora ANAVE y que recoge los principales datos del sector.

Seguidamente, el director general de la asociación presentó los principales aspectos de la memoria de actividades y, una vez terminada su intervención técnica, hizo uso de la palabra el presidente de ANAVE, nuestro compañero don Carlos Barreda y Aldámiz-Echevarría, quien inició su parlamento afirmando que la falta de una política marítima de adecuación a los nuevos tiempos al ritmo adecuado nos ha abocado a una radical disminución de la flota mercante, de la actividad del sector, del empleo y a un abultado desajuste de la balanza de fletes, prácticamente equilibrada en los años finales de la década de los setenta y primeros de la de los ochenta. Para dejar clara la situación actual de la flota, apuntó que la cobertura del tráfico bajo pabellón español es de poco menos de un tercio de la que existía, y el lugar ocupado por la flota de nuestro pabellón en el cómputo mundial ha pasado del número 12 al 46. Ello es consecuencia de que más del 50 por ciento del tonelaje actualmente controlado por intereses españoles, públicos o privados, se ha visto forzado a registrarse en otras banderas, ante la imposibilidad de competir con pabellón nacional.

Seguidamente destacó que el sector naval carece de los elementos imprescindibles que reactivarían la economía marítima deteniendo el déficit anual de la balanza de pagos de los servicios de transporte marítimo. A este respecto resumió en dos estos elementos imprescindibles:

- Un marco flexible de operación, si se quiere disponer de flota bajo pabellón español que permita a las empresas alcanzar unos costes de explotación competitivos internacionalmente.

- Contar con un conjunto de estímulos a la inversión naviera para la renovación de sus flotas.

Por último, el señor Barreda propuso un Plan de Consolidación y Relanzamiento de la Actividad Naviera en España, que comentó afirmando que se trata de un programa que intenta transmitir a nuestras autoridades el convencimiento de que es posible coordinar los esfuerzos para establecer el marco adecuado en el que pueda desarrollarse nuestra Marina Mercante.

Contestó a estas palabras el secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes, señor Abril Martorell, quien elogió a la ANAVE por su clara ejecutoria para potenciar nuestra flota mercante, invitando a todos a perseverar en los esfuerzos que es preciso realizar para llegar a buen puerto, comprometiendo el interés y ayudas posibles de su departamento en esta labor.

J. L. T.

CONSTRUCCIÓN NAVAL

Menor déficit de la Empresa Nacional «Bazán»

La Empresa Nacional «Bazán» ha perdido 2.952 millones de pesetas hasta el mes de mayo pasado, lo que supone una reducción del 33 por 100 con respecto a los resultados negativos del mismo período del año anterior. Según el Ministerio de Industria, esta evolución favorable se debe al incremento de la cartera de pedidos en diversificación, especialmente en cogeneración de energía, transbordadores rápidos, así como por la reducción de costes financieros. Sin embargo, la subactividad de la empresa ha ascendido a 353.000 horas.

En estos momentos continúa la construcción sin incidencias de los programas en marcha, entre los que destacan la construcción de un portaaviones para la Armada de Tailandia, el programa de cazaminas para nuestra Armada y el buque de transporte anfíbio, entre otras construcciones.

La industria de la construcción naval

Desde la década de los ochenta, la actividad naviera ha sufrido una profunda reestructuración en toda Europa, que se ha realizado de manera muy desequilibrada en las distintas naciones. Por este motivo, y en el pasado mes de marzo, el comisario de Transportes de la Unión Europea emitió una comunicación sobre estrategia marítima, que ya hemos comentado anteriormente en

estas páginas. Por su parte, la revista «Mar», al glosar el contenido de esta comunicación, y dado que las industrias marítimas de la Unión Europea constituyen un importantísimo sector de la economía, ya que cada vez su mayor importancia se ve reforzada por el hecho de que el transporte marítimo es el más económico y el menos agresivo con el medio ambiente, hace un certero análisis de estos problemas.

La comunicación que hemos mencionado dedica también un importante capítulo a la construcción naval, ya que esta industria de alta tecnología ha experimentado en los últimos años una gran transformación, en cuyo campo la Unión Europea tiene sus puntos fuertes y sus puntos débiles. En primer término, este sector tiene que hacer frente a una durísima competencia de países como Japón y Corea del Sur. Una de las principales desventajas competitivas de los astilleros europeos son los costes de producción, y esta situación se ve agravada por las prácticas desleales de algunos países terceros que falsean la competencia.

La industria europea de suministro de equipos ha conseguido mantener una posición relativamente competitiva en el mercado mundial. Los equipos representan del 60 al 70 por 100 del valor total del buque y contribuyen a la seguridad del transporte marítimo. La comisión destaca este aspecto en su propuesta para establecer unas normas elevadas de seguridad para la homologación del equipo de los buques y sobre lo cual el consejo aprobó recientemente una posición común.

Con respecto a la reparación naval, el número de puestos de trabajo se redujo de 42.000, en 1985, a 24.000, en 1994, es decir, más de un 40 por 100 menos, y ello hace que muchos astilleros de la Unión Europea tengan una posición competitiva débil porque sus costes generales son elevados a pesar de estas reducciones de personal.

J. L. T.

Astilleros Astano

El día 2 de julio fue botado el buque *Captain FPSO*, que es la última construcción de tecnología *off-shore* del astillero ferrolano.

El buque está concebido como unidad flotante de producción, almacenamiento y descarga de crudo. Tiene una eslora de 214 m, 38 m de manga y 23 m de puntal; su capacidad de almacenaje es de 600.000 barriles de crudo y es capaz de producir 60.000 barriles diarios.

Está previsto que permanezca al menos veinte años en operación continua, sin necesidad de entrar en dique. Cuenta con refinería flotante, planta generadora de energía, torre de amarre, sistemas de seguridad y contraincendios, y tanques de almacenamiento de crudo y exportación de refinados.

El buque operará para la compañía Texaco en los campos petrolíferos del mar del Norte, y está preparado para operar en condiciones ambientales extremas.

Astano negocia en estos momentos la posibilidad de tres nuevos contratos dentro de la tecnología *off-shore* que, en caso de materializarse, le permitirán asegurar su carga de trabajo.

A. P. P.

Astilleros Barreras

El día 23 de julio fue entregado por estos astilleros vigueses a la armadora Atunsa el buque atunero congelador *Doniene*, matriculado en Villagarcía de Arosa, que es uno de los mayores buques de su clase del mundo. Durante los primeros días de julio efectuó sus pruebas de mar en la ría de Vigo.

Tiene una eslora de 108 m, 16,5 m de manga y registro bruto de 2.500 toneladas. Puede almacenar hasta 2.000 toneladas de pescado congelado y su capacidad de proceso es de 150 toneladas diarias.

Está previsto que permanezca varios años en operación continua en los caladeros del océano Índico, con relevos de tripulaciones por vía aérea.

La empresa Barreras construye otros dos atuneros para una empresa francesa: uno de ellos, el *Vía Libeccio*, que fue botado el 29 de julio. Asimismo, la empresa tiene en construcción dos portacontenedores que operarán con puerto base en Huelva.

A. P. P.

MARINA DE PESCA

La amenaza de Bruselas

La Unión Europea ha iniciado los debates para la elaboración del IV Programa de Orientación Plurianual, que deberá estar listo para finales de este año. Hasta el presente, los responsables de la comisión encargada de su elaboración no han sido muy concretos en las líneas sobre las que se basará este cuarto plan, con el que se pretende un duro ajuste a las diferentes flotas. En términos generales, se pretende llegar a unas reducciones medias de las pesquerías en un 40 por 100, porcentaje éste calificado como inaceptable por la Administración española. España estaría dispuesta a asumir unos recortes moderados a la vista de la situación en que se hallen los caladeros donde operan las diferentes flotas, pero también ha considerado el esfuerzo de reducción que ya ha hecho con la aplicación del III POP. En consecuencia, se alberga la posibilidad de que el ajuste para España sea corto, al haber superado ampliamente las exigencias del programa anterior.

Por otra parte, y a la hora de elaborar el nuevo POP, en medios del sector se advierte sobre los interrogantes que siempre plantean los informes de los

científicos a la hora de evaluar los recursos, documentos éstos que siempre pueden ser objeto de modificaciones. Así, por ejemplo, para la Cooperativa de Armadores de Vigo, lo más curioso de este caso es la no coincidencia en muchas ocasiones determinadas entre los datos manejados por los científicos y las propuestas de la comisión, casi siempre en contra del sector pesquero.

Acuerdo con Angola

La Unión Europea y Angola han prorrogado el acuerdo pesquero suscrito anteriormente, que expiraba el pasado mes de mayo. Este nuevo acuerdo supone notables mejoras sobre los precedentes en lo que afecta a la estabilidad de las flotas. Así, este acuerdo ha ampliado el volumen global de las posibilidades de pesca, manteniendo el mismo nivel para la flota marisquera española, compuesta de 22 buques.

Por su parte, la Unión Europea deberá compensar a Angola con unos 40 millones de ecus por los tres años de vigencia del acuerdo. Para los armadores, se ha mantenido el cargo en el nivel del acuerdo anterior, y entre los aspectos técnicos incorporados se incluyen mejoras en la operatividad de la contratación de marineros angolanos, que serán elegidos de una lista presentada por las autoridades angolanas, y la ratificación de las capturas realizadas por buques con pabellón comunitario como pescado de este origen, con lo que estas capturas no serán consideradas exportaciones de Angola.

J. L. T.

ECOLOGÍA MARINA

Reunión de la CDS

La creación de la Comisión de Desarrollo Sostenible (CDS) tiene su origen en la Cumbre o Conferencia de la Tierra celebrada en Río de Janeiro, y fue creada por consenso por más de 170 naciones participantes en dicha cumbre, para asegurar el seguimiento efectivo y evaluar los avances en la aplicación de la Agenda 21 a niveles regionales, nacionales e internacionales.

Este año se ha celebrado su cuarta reunión anual, en la que han tenido un especial protagonismo los temas relacionados con la ecología relativa a los océanos y atmósfera. Sin embargo, y pese a la importancia de la temática de esta cuarta reunión, sus resultados se pueden considerar como decepcionantes en cuanto a los logros obtenidos, ya que los trabajos relacionados con el ambiente oceánico acabaron con una simple enunciación de buenas intenciones, en el mejor de los casos. Esta falta de decisiones concretas se debe a que es necesario

el consenso para aprobar cualquier resolución. Cuando un país se ve afectado, simplemente la bloquea, imposibilitando que se llegue a ningún acuerdo. Un ejemplo de todo esto es la situación que se produjo cuando Holanda, con el apoyo de la Unión Europea, quería que se introdujeran sistemas para el control de operaciones petrolíferas y de gas en el mar. Esta intención colisionó con la oposición frontal de naciones como los Estados Unidos, que bloquearon cualquier acuerdo en este sentido. La falta de decisiones preocupa, ya que si se hubieran producido avances importantes y establecidas pautas generales, los pasos en pos de esos objetivos hubieran sido más rápidos en las reuniones sectoriales. La reciente conferencia de Washington y su influencia sobre las decisiones adoptadas por el Protocolo de Prevención de la Contaminación de Origen Terrestre del Convenio de Barcelona para la eliminación de vertidos de sustancias organocloradas al Mediterráneo resulta un buen ejemplo, ya que son las reuniones sectoriales las que marcan la pauta, en vez de a la inversa, que fueran las decisiones de las conferencias las que señalasen el rumbo a las reuniones sectoriales.

J. L. T.

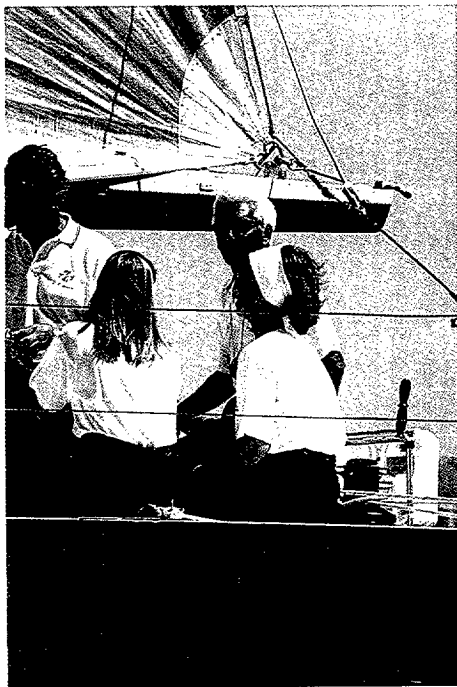
VELA

XV Copa del Rey. Trofeo «Agua Brava» (3-11 de agosto de 1996)

El Trofeo de la Copa del Rey reunió, en el apogeo del verano y como cada año, a la flor y nata de la vela europea. En especial este año, debido a la gran afluencia de barcos nuevos, como el Farr 45 *Aifos* de la Armada y el gran nivel de regatistas, la convirtieron en una de las regatas más competidas de los últimos años. Hay que añadir también que este año se conseguía una marca de participación con 125 embarcaciones inscritas.

El campeonato tenía programadas cinco regatas al viento, una regata media de 35 millas y una larga de 150 millas. El campeonato resultó espectacular y reñido desde la primera a la última prueba. Ya en la primera jornada se pudo comprobar el alto nivel de las embarcaciones: tras las dos primeras mangas y con el clásico *embat* de la bahía (fuerza 3), el alemán *Pinta* se convertía en el líder en la clase IMS-regata. El dominio de los barcos extranjeros era un hecho. En la clase IMS-crucero, el *Citroën* dominaba el grupo, seguido del *Cutty Sark*. El *Aifos*, después de realizar una salida no muy buena, se recuperó espectacularmente y se encaramó a los primeros puestos de una general igualadísima.

Se empezó a perfilar el vencedor a partir de la regata costera y, sobre todo, en la prueba larga (Palma-Tagomago-Cabrera-Palma). En la costera, el barco de la Armada *Hispania*, patroneado por Marcial Sánchez-Barcáiztegui, finalizaba en segunda posición por detrás del maxi *Alexia*. Una difícil regata, en la que sólo un pequeño grupo de «escogidos» pudo aguantar el tirón de estos tres barcos: el *Pinta*, el *Bribón* y el *Banco Atlántico*.



S. M. la Reina Doña Sofía a bordo del *Hispania* en la Copa del Rey.

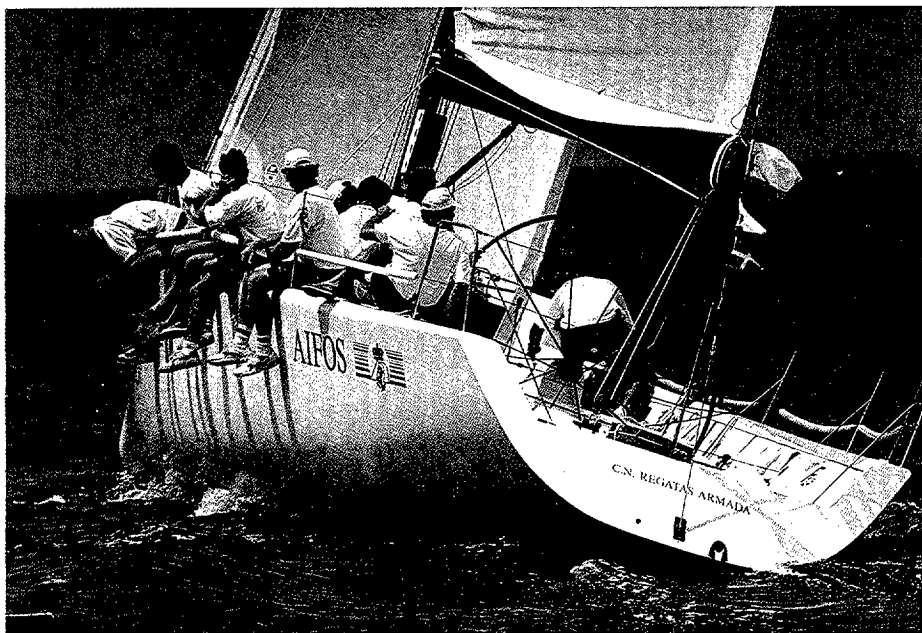


S. A. R. el Príncipe Don Felipe y el teniente de navío Enrique Pomares a bordo del *Aifos*.

En la regata larga, la división IMS-regata sufrió un vuelco espectacular. Las encalmadas sufridas por parte de la flota en las dos islas, Tagomago y Cabrera, propiciaron que los barcos más pequeños ascendieran en la general, como el *Zuritel* y el *Mascalzone Latino*. El *Aifos* de la Armada, el *Bribón* y el *National Nederlanden*, entre muchos otros favoritos, perdieron posiciones en la general a causa de este contratiempo.

Después de la regata larga, quedaban dos pruebas «barlovento-sotavento» por disputar. Un buen viento y unas excelentes condiciones meteorológicas propiciaron el excelente final a la regata. Tras estas dos últimas pruebas, el barco alemán *Pinta* aguantaba el tirón del *National Nederlanden* y el *Brava*, y se proclamaba vencedor de la Copa del Rey en la clase IMS-regata. En la clase IMS-crucero, el español *Cutty Sark* se imponía a sus perseguidores.

En las cinco regatas disputadas «barlovento-sotavento», de 14 millas de recorrido, el nuevo *Aifos*, patroneado por Su Alteza Real el Príncipe Don Felipe, logró clasificarse entre los diez primeros de la tabla, si bien el resultado final fue el decimosexto al tener en cuenta la regata de largo recorrido —150 millas—, que perjudicó de manera clara a los barcos de mayor eslora al



Su Alteza Real el Príncipe Don Felipe llevando la caña del *Aifos* en la Copa del Rey.

producirse una gran encalmada a la entrada de la bahía de Palma.

El *Aifos* aporta grandes novedades en el mundo del diseño de barcos. Podríamos decir que se ha adelantado un poco a su tiempo: palo de carbono, crucetas retrasadas, ausencia de burdas, maniobra extremadamente sencilla, gran ligereza de casco en relación a su desplazamiento, etc. Debido al poco tiempo del que se dispuso para poner a punto todos los reglajes y sistemas, no se le pudo sacar todo su potencial en esta regata. A pesar de ello, mostró muy buenas formas en diferentes condiciones de viento y sobre todo en las pruebas «barlovento-sotavento». Con vistas a próximas regatas y con la experiencia acumulada en los días de navegación y entrenamiento, se tiene previsto realizar una serie de modificaciones para obtener el máximo rendimiento.

La clasificación final quedó de la forma siguiente:

IMS-REGATA

- 1.º *Pinta* (Alemania).
- 2.º *Brava Q8* (Italia).
- 3.º *National Nederlanden* (España).
- 4.º *Banco Atlántico* (España).
- 5.º *Canarias* (Dinamarca).

IMS-CRUCERO

- 1.º *Cutty Sark* (España).
- 2.º *Andalucía Ryder Cup* (España).
- 3.º *Galicia Calidade* (España).
- 4.º *New Genius* (España).
- 5.º *Airtel Calanova* (España).

IX Trofeo «Almirante Marcial Sánchez-Barcáiztegui». Homenaje a la Armada Española

El Real Club Náutico de Valencia fue escenario durante los días 5, 6 y 7 de julio de la IX edición del Trofeo «Almirante Marcial Sánchez-Barcáiztegui». El trofeo, homenaje a la Armada, se ha consolidado como antesala a la Copa del Rey que reseñamos en el epígrafe precedente y está considerado como uno de los más importantes del calendario.



El maxi *Hispánia*.

En esta ocasión contó con la participación de más de 80 embarcaciones procedentes de todo el territorio nacional. Su Alteza Real el Príncipe de Asturias y Su Alteza Real la Infanta Doña Cristina tomaron parte en este acontecimiento patroneando el *Sirius* de la Armada y el *Azur de Puig*, respectivamente. La familia real fue protagonista indiscutible durante las jornadas de regata. El maxi de la Armada *Hispánia* también tomó parte en la competición consiguiendo un muy destacable puesto.

El barco patroneado por Su Alteza Real el Príncipe Don Felipe, el *Sirius IV* de la Armada, se situó en cabeza de la regata después de la primera prueba. Por detrás de él, el *Azur de Puig* de Su Alteza Real la Infanta Doña Cristina le seguía de cerca por delante del *Porcelanato*. Sus Altezas Reales se mantuvieron muy igualados y marcándose muy de cerca.

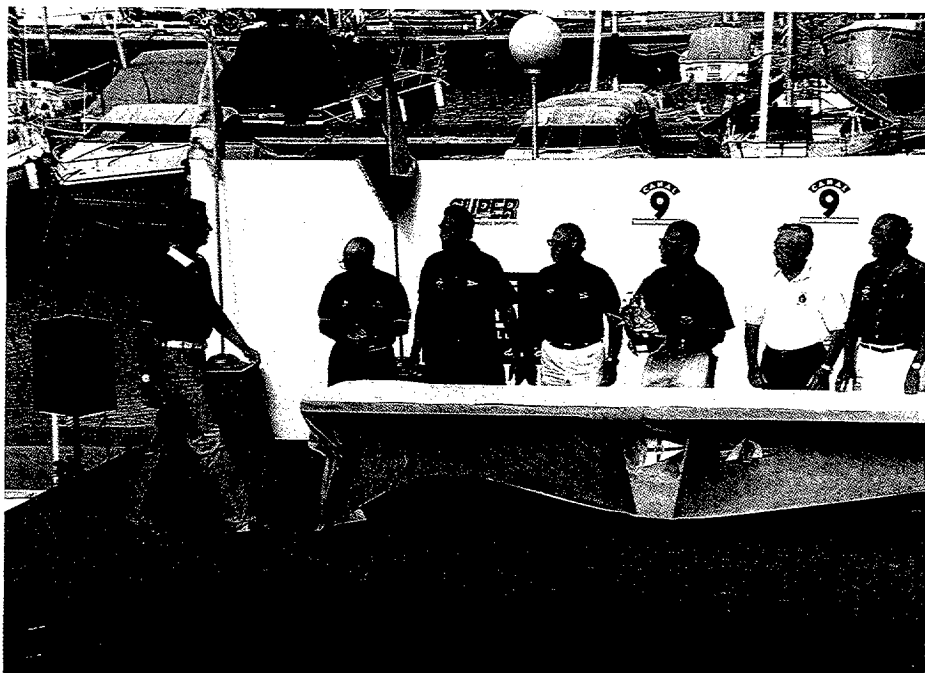


Su Alteza Real la Infanta Doña Cristina ganadora del trofeo al 3.º clasificado del «IX Trofeo Almirante Sánchez-Barcáiztegui». Homenaje a la Armada.

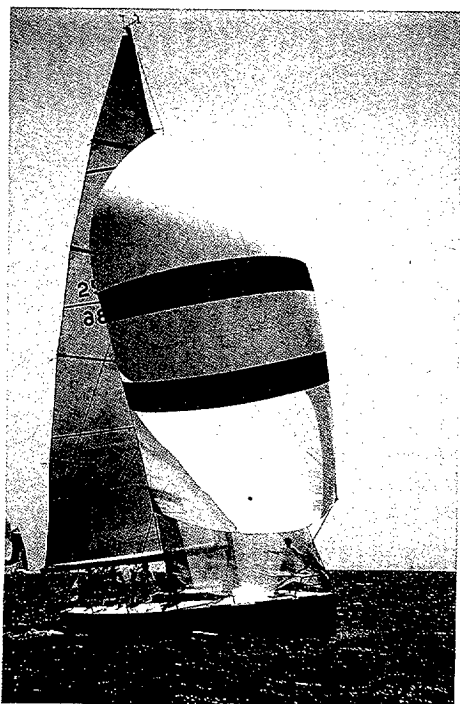
En la siguiente manga se repitió el marcaje y los tres barcos con más posibilidades de adjudicarse el trofeo en la clase IMS-regata volvieron a establecer su propia lucha en la mar. El viento de Levante sopló con fuerza 2-3 y se mantuvo durante todo el día. El *Sirius IV* realizó una gran salida, y mantuvo diferencias sustanciales durante toda la regata. Este resultado le permitía afianzarse en el liderato de la clasificación en IMS-regata, y dejaba para el último día la resolución del trofeo. El campeonato se quedaba con dos aspirantes: el *Sirius IV* de la Armada y el *Azur de Puig*.

Al terminar la jornada náutica del sábado se celebró una cena en las mismas instalaciones del Real Club Náutico de Valencia en homenaje a la Armada y en especial hacia la persona de don Marcial Sánchez-Barcáiztegui. A la cena asistieron Sus Altezas Reales el Príncipe Don Felipe y la Infanta Doña Cristina, así como numerosas personalidades del mundo de la vela y de la Armada.

La última prueba, la más larga de la regata, se componía de dos mangas de 12 millas. El fuerte viento de poniente fue el principal protagonista, alcanzando en algunos momentos los 40 nudos. Las roturas de *spis* y palos se convirtieron en una constante durante toda la regata. Este riesgo añadido no deslució en ningún momento una jornada en la que Su Alteza Real el Príncipe Don Felipe a bordo del *Sirius IV* decantó finalmente la victoria a su favor.



Su Alteza Real el Príncipe de Asturias recogiendo el primer premio.



El Sirius IV.



Su Alteza Real el Príncipe de Asturias ganador del «IX Trofeo Almirante Sánchez-Barcáiztegui». Homenaje a la Armada.

El *Azur de Puig* patroneado por Su Alteza Real la Infanta Doña Cristina, terminó en el tercer puesto de la general, justo por detrás del *Porcelanato*. El maxi de la Armada *Hispania* terminó segundo en esta última manga, lo que le situó en un meritorio cuarto puesto al final de la regata.

Por lo que respecta a la clase IMS-crucero, Pedro Campos, con el *Iberia*, no dejó opción a sus rivales y se impuso con autoridad por delante del *Egoa II*.

Las clasificaciones finales quedaron de la forma siguiente:

IMS-REGATA

- 1.º *Sirius IV*.
- 2.º *Porcelanato*.
- 3.º *Azur de Puig*.
- 4.º *Hispania*.

IMS-CRUCERO

- 1.º *Iberia*.
- 2.º *Egoa II*.

CHS

- 1.º *Reloj Trophy*.
- 2.º *Paula*.
- 3.º *Bolero*.

CRUCERO-CLUB

- 1.º *Galayos*.
- 2.º *Tecu*.

D. M. M.

Regata «Cutty Sark»

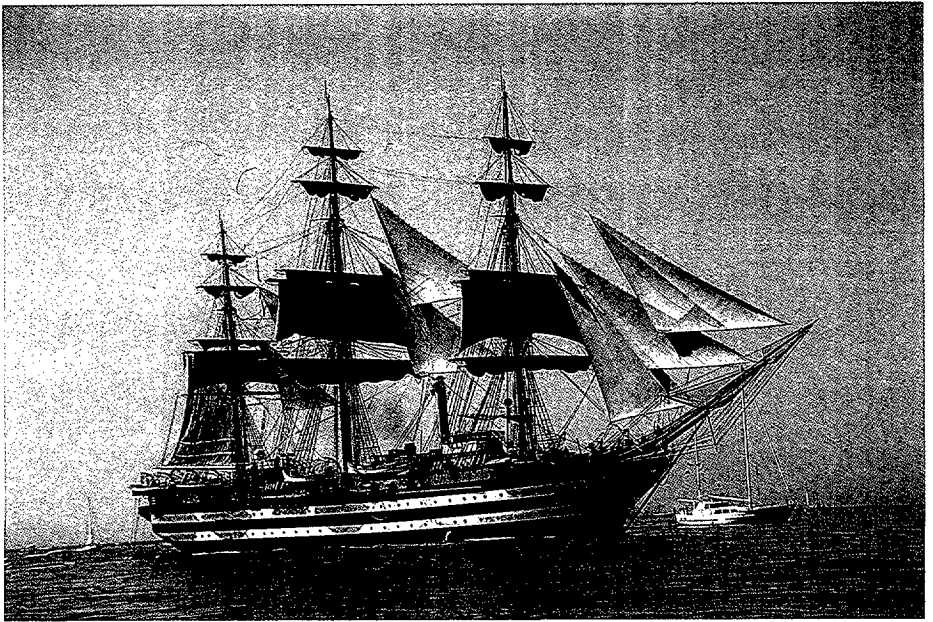
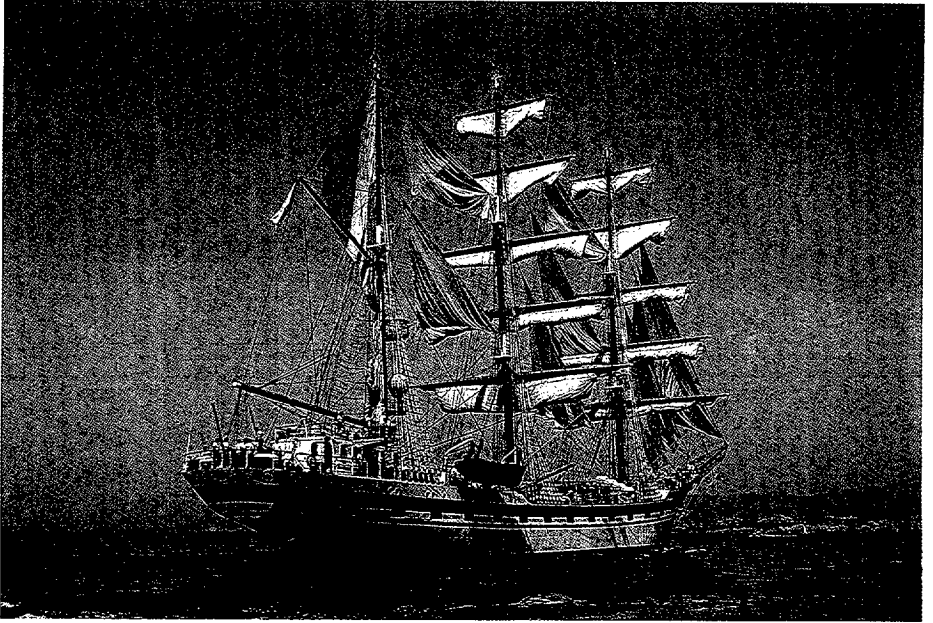
Por primera vez en sus 40 años de historia la regata «Cutty Sark» llegó al Mediterráneo y al puerto de Palma de Mallorca.

Los llamados *tall ships* (grandes veleros) son los sucesores de la larga y famosa serie de los llamados *clippers* del té, de la lana, del trigo, del guano o, ya en la última época de la vida de la vela, de lo que simplemente se ofreciera. Los *Ariel*, *Cutty Sark*, *Preussen*, *Teaping* o, casi ya dentro de nuestros días, *Herzogen Cecilie* se retiraron ante un mayor y más arrollador poder del vapor y del carbón, pero marcaron una época.

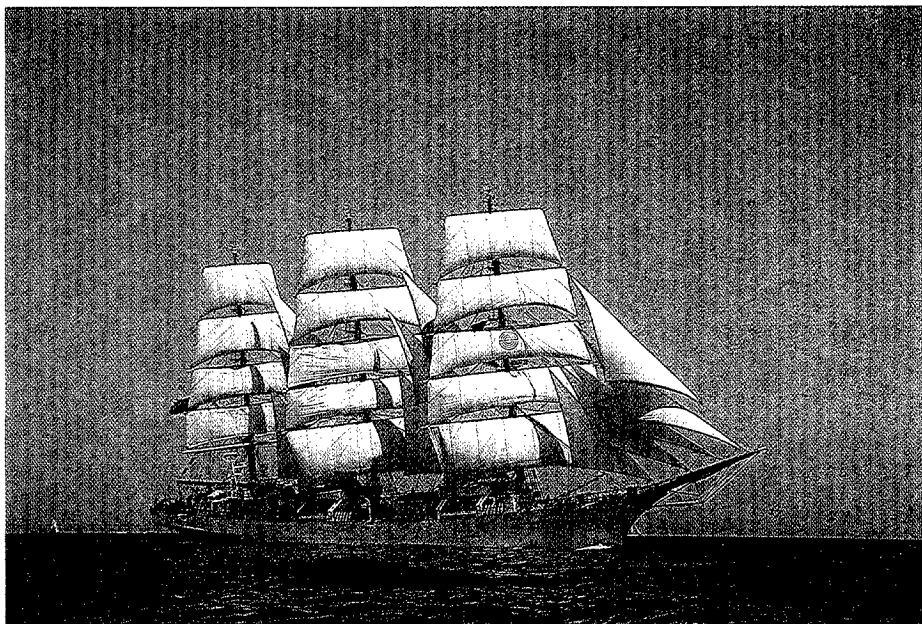
Tan importante llegó a ser —y nostálgica, para muchos— que aquel epíteto peyorativo que acuñaron para ellos los marineros de los vapores que les arrebataron el dominio del mar, que no el señorío —«windjammer», algo así como «enredavientos»—, se ha convertido con el tiempo en un timbre de gloria.

Sus sucesores actuales ya no transportan mercancías, ni emigrantes, ni maloliente guano. Si acaso son portadores de ilusiones. Y de esto pueden hablar, y mucho, los seis jóvenes españoles que fueron seleccionados como tripulantes de uno de los veleros que tomaron parte en la regata de este año a bordo de la fragata polaca *Dar Mloziezy*.

Esta regata fue instituida en 1954 por un abogado jubilado londinense, Bernard Morgan, quien tuvo la feliz idea de organizarla para recordar la

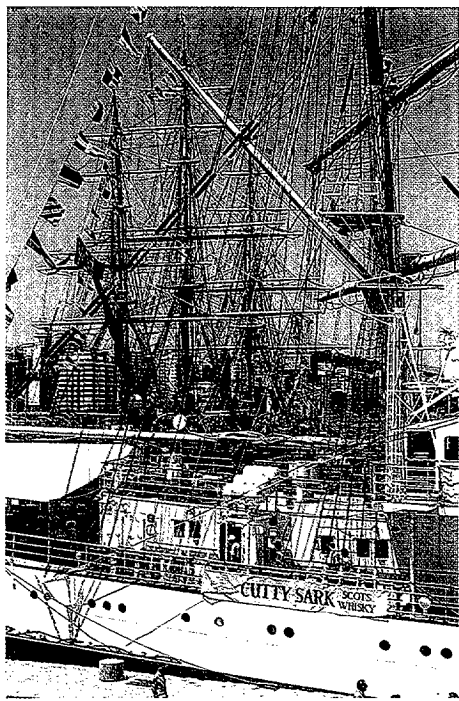


época gloriosa de la navegación a vela. La idea llegó justo a tiempo como para salvar de la deshonra del soplete a una serie de buques. Como regata no deja de ser un tanto atípica, ya que no vence el buque más rápido, ni el más bonito, ni el que más trapo arbola. El vencedor es proclamado por votación de tripulantes y capitanes, de entre todos los participantes, al buque —mejor dicho, a la tripulación— que más ha contribuido al entendimiento y amistad entre todos. El galardón es una reproducción en plata del velero que ha dado nombre a la regata: el *Cutty Sark*.



Pueden tomar parte todo tipo de buques a vela con esloras mayores de nueve metros, no importando ni su tipo ni su aparejo. Otra característica se exige a las dotaciones: al menos la mitad debe ser bastante joven, no menores de 16 años ni mayores de 25. En 1994 el ganador fue un español, gallego para mayor precisión, el velero coruñés de 9,20 m *Marineda*. Y de la afabilidad y alegría de su tripulación sigue aún hablándose entre los organizadores y participantes.

En la primera edición de julio de 1956 se reunieron 21 buques de vela pertenecientes a 11 países; la derrota cubrió de Torbay a Lisboa. En los siguientes años el número de participantes fue en constante aumento, a pesar de lo cual en 1972 la regata corrió peligro de desaparecer debido a problemas económicos. Entonces, la firma propietaria del whisky escocés Cutty Sark dedició patrocinarla, lo que aún sigue haciendo. Por aquellos años entraron en servicio diversos buques-escuela a vela, que hallaron en la rega-



ta un campo excelente para potenciar las cualidades de la navegación a vela, así como de la convivencia humana. En esta ocasión, 40.º aniversario, la regata ha sido doble: en el Mediterráneo, se ha cubierto la travesía Génova-Palma-Nápoles; al otro extremo de Europa, en el Báltico, la *Cutty Sark* ha conmemorado en San Petersburgo el III centenario de la fundación de la Marina rusa.

Se contó con el concurso de casi cuatro decenas de buques, repartidos entre los siguientes países: Italia (18), Polonia (5), España y Portugal (3), Alemania, Bulgaria y Reino Unido (2), y Chequia, Francia, Indonesia y Venezuela (1). Desgraciadamente el *Juan Sebastián de Elcano*, buque-escuela de la Armada, no pudo participar.

además del de *Cutty Sark*, por parte española corrió a cargo del propio Ayuntamiento de Palma, autoridad portuaria de Baleares, Universiada 99 y Fires i Congressos de Balears. La Armada colaboró con varios buques en el desarrollo de la regata; el cazaminas *Guadalquivir* fue el buque de invitados desde el que presenciaron la exhibición; el dragaminas *Sil* y el patrullero *Anaga* actuaron como balizas de la línea de salida, al tiempo que desde el *Y-526* se contempló la salida de los buques.

Tres de estos veleros (*Dar Mloziezy*, polaco; *Polar* y *Vega*, portugueses) hicieron escala en Barcelona.

C. B. V.

CULTURA NAVAL

Becas «Fundación Alvargonzález»

La Orden de AJEMA 609/38531/1996, de 25 de junio (*B.O.D.* núm. 137), concede la 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 Antonio Salazar Graván, por el trabajo «Propuesta del nuevo sistema de localización automática de epicentros de terremotos».

La Orden de la misma autoridad número 609/38532, de 29 de junio, que se publica en el mismo *Boletín* antes citado, concede la beca de investigación sobre fondos patrimoniales, histórico-artísticos y bibliográficos del Museo Naval a doña Matilde R. Arias Estévez, por el proyecto «Catalogación de los fondos orientales del Museo Naval de Madrid». Ambas becas corresponden a la convocatoria de 1996.

Por otra parte, la Orden 609/38574/1996, de 9 de julio (BOD núm. 144), convoca una beca de ayuda a la investigación sobre temas de actividad científica y cultural del Real Instituto y Observatorio de la Armada (Astronomía, Geodesia, Geofísica, Metrología e Historia de la Ciencia), también de la citada Fundación, para 1997, dotada con 250.000 pesetas, cuyo trabajo será realizado en el plazo máximo de seis meses a partir de la fecha de la comunicación de aceptación de la beca por el becario.

G. Y.

Premios «Virgen del Carmen»

Por la Orden 600/38575/1996 (BOD núm. 142) se conceden los premios «Virgen del Carmen» 1966 siguientes:

Premio «Del Mar» (libros)

Premio de 750.000 pesetas a don Dionisio Perona Tomás, por su trabajo «La Secretaría del Despacho de Marina (siglo XVIII)».

Accésit de 250.000 pesetas a don José María de Juan García-Aguado, por su trabajo «José Romero Fernández de Landa: Un ingeniero de Marina».

Premio «Elcano» (periodismo escrito y audiovisual)

Ex aequo: a don Camilo Busquets i Vilanova, por su colección de reportajes sobre temas marítimos publicados en el semanario «El Vigía», y a don Ángel Liberal Fernández, por su artículo titulado «La Armada Española en la Guerra del Fletán», publicado en la revista de «Defensa Internacional», ambos en la cuantía de 250.000 pesetas.

Premio «Universidad»

Premio de 300.000 pesetas al equipo integrado por don Juan María Castanedo, don Rafael Palacios, don David Arias y don José Luis Cerezo, por su trabajo titulado «Vapores y Veleros».

Premio «Poesía del Mar»

Premio de 200.000 pesetas a don José María Muñoz Quirós, por sus poemas titulados «Elegías del Mar».

Premio «Juventud Marinera»

Se declara desierto.

Diploma de honor

A la «Fundación Alvargonzález», de Gijón, por su destacada contribución al fomento de los intereses marítimos españoles.

A don José Antonio Aguirre Vega, como autor del trabajo «Artes y Aparejos del Bidasoa al Miño, costas N y NW de España», por las notables calidades contenidas en el mismo.

Premios «REVISTA GENERAL DE MARINA»

Por la Orden 630/09976/96, de 31 de julio (BOD núm. 157), se aumenta la cuantía de los premios «REVISTA GENERAL DE MARINA», que quedan establecidos en las siguientes:

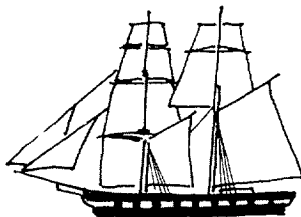
Premio «Álvaro de Bazán»: 200.000 pesetas.

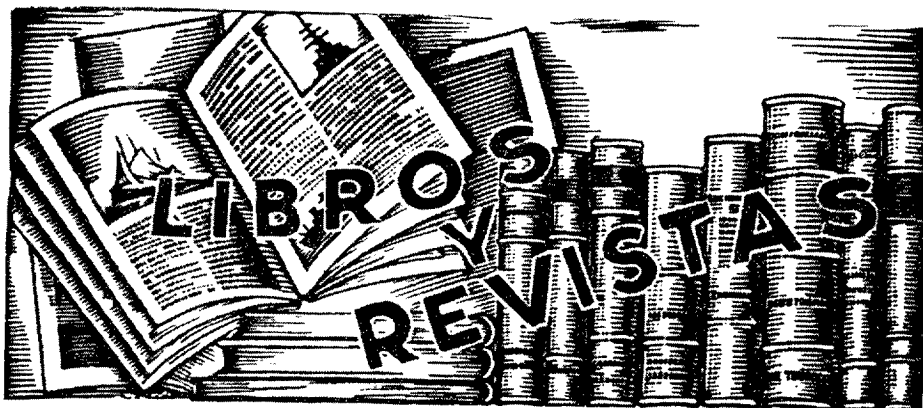
Premio «Roger de Lauria»: 165.000 pesetas.

Premio «Francisco Moreno»: 135.000 pesetas.

Premio «Antonio Oquendo»: 100.000 pesetas.

G. Y.





LIBROS

MORATINOS CUYAUBÉ, Miguel Ángel; DEZCALLAR DE MAZARREDO, Jorge, y ARBÓS AYUSO, Federico: **El Mediterráneo y Oriente Medio.**— Publicado por la Dirección General de Política Exterior para África y Medio Oriente del Ministerio de Asuntos Exteriores. Madrid, 1996. 263 páginas.

Se recopilan en este volumen doce conferencias y un artículo periodístico, pronunciadas y escrito, respectivamente, por los autores en diversas ocasiones entre 1989 y 1995, con el subtítulo *Reflexiones en torno a la Política Exterior Española*, seleccionados entre los que, dado el tiempo transcurrido, no han perdido actualidad.

Don Miguel Ángel Moratinos Cuyaubé, subdirector general de África del Norte, del Ministerio de Asuntos Exteriores, es el autor de las conferencias tituladas «Colaboración española al desarrollo del Norte de África» (1989), «La Política Exterior española en el Magreb» (1990), «La seguridad europea y el Mediterráneo» (1990), «Política Exterior y de Cooperación en el Magreb» (1991), «La CSCM un año después» (1991), «Derechos humanos y cooperación con el Mundo Árabe» (1993), «Política española en el Mediterráneo y en Oriente Medio» (1994), «El proceso de paz. Situación actual. Perspectivas de futuro. Posición española» (1995), y el artículo «El Mediterráneo, un mar olvidado» (1995). Don Jorge Dezcallar de Mazarredo, director general de Política Exterior para África y Medio Oriente lo es de las que llevan por título «Europa e Israel: puntos de vista e intereses divergentes» (1989), «La cooperación política europea y el proceso de paz en Oriente Medio» (1990), «Cambios en Europa del Este y sus repercusiones en África y Medio Oriente. España ante los cambios» (1990), en tanto que el director jefe de Medio Oriente, don Federico Arbós Ayuso, es el autor de la conferencia que bajo el

título «El Golfo Árábigo Pérsico» pronunció en la Escuela de Guerra Naval el 13 de febrero de 1990.

Los títulos antes citados hablan por sí solos del interés de la temática tratada y la elevancia de sus autores, unida a su larga experiencia en asuntos relacionados con el área de su competencia, en la que están especializados, acreditan la validez de sus exposiciones sobre esta parte del mundo a cuya inestabilidad somos especialmente sensibles, por razón de proximidad, al compartir un espacio estratégico que nos afecta particularmente. Por todo ello nos parece muy acertada la publicación de este libro que, sin duda, despertará la atención de quienes deseen estar bien informados en esta materia.

T. T.



RIEFF, David: **Bosnia, el fracaso de Occidente.**—Traducido por M. Pessarrodona. Editado por «El País/Aguilar», Madrid, 1996.

La obra que comentamos es un ensayo, una reflexión muy particular del autor, que articula su redacción según el estilo que conocemos como «periodismo comprometido» y, además, apasionado. Lo que no podemos discernir es si este apasionamiento es real o se trata más bien de una lícita licencia literaria para cautivar al lector. Sea como fuere, la verdad es que éste la lee de cabo a rabo, como si se tratase de una apasionante novela.

La tesis que nos presenta Rieff es terminante: Occidente no ha hecho todo lo que estaba en su mano para evitar, o al menos paliar, el pavoroso genocidio en los Balcanes. Por consiguiente, es depositario en gran medida de una gran responsabilidad y culpa por su inhibición. Para apuntalar esta teoría, analiza el papel desempeñado por los distintos organismos internacionales, y llega a la conclusión de que tanto éstos como las potencias europeas han actuado cuando ya era demasiado tarde, cuando ya estaba consumada la división territorial de Bosnia en áreas étnicamente homogéneas. ¿O es que se buscaba, precisamente, esta división? No lo aclara el autor. No obstante, su razonamiento resulta incompleto, pues no menciona el hecho de que, aunque verdaderamente algo tarde, la actuación de la UNPROF, ACNUR y la OTAN, entre otras, fue decisiva para neutralizar y detener en gran medida aquel genocidio alevoso, «la masacre de un bando armado contra una población desarmada». Y en esto el autor se contradice al calificar este conflicto con el carácter de una guerra civil. A pesar de estas contradicciones, el libro, como hemos dicho al principio, se lee con creciente interés, pese a las omisiones antes apuntadas, y otras, y no sabemos tampoco si voluntarias, para darle un mayor peso dramático a la sangre derramada o, simplemente, «por falta de espacio».

J. L. T.

LEGUINECHE, Manuel: **Annual 1921**.—Edita Alfaguara, Madrid, 1996.

Existen dos teorías, en términos generales, para tomar decisiones: el pasado y el presente. En muchos casos, tales teorías son antagónicas, y en otros, complementarias. ¿Qué quiere decir esto? Sencillamente que existen dos mentalidades al respecto: las que sólo miran al futuro para una determinada planificación política, haciendo caso omiso del pasado, y otras, las que se basan en el pasado, para desde ahí planificar el futuro. Pero existe una tercera vía consistente en definir los parámetros de un determinado futuro, en estado puro, e introduciendo después ciertos factores del pasado para depurar y hacer más perfectible ese futuro.

Pues bien, hecha esta breve disquisición semifilosófica, digamos que el libro que comentamos constituye una fuente excelente para, generalizando, obtener consecuencias realistas. En aquellos tristes días de *Annual*, nuestra nación atravesaba una profunda crisis, que incluso abortó unas reformas cuando las instituciones empezaban a cumplir su función de control. Ante estos hechos, con el trasfondo de la matanza infligida a las mal entrenadas y desabastecidas tropas del general Silvestre por los guerrilleros bereberes, el autor nos presenta un análisis magistral de los acaecimientos, sus antecedentes y sus consecuencias, que permite establecer unas comparaciones muy útiles para perfilar una orgánica y una logística adecuadas a la situación actual, en todos los órdenes y estamentos, que aunque completamente diferente a la de 1921, nos debe hacer reflexionar para aunar el pasado con el futuro y depurar a éste, para evitar que, aunque en circunstancias distintas, no quede adulterado e hipotecado. El futuro es esencialmente imaginativo, pero ha de tener en cuenta al pasado, que es tema obligado de reflexión.

J. L. T.



MALAGÓN ORTUONDO, J. M.: **Diccionario Náutico Inglés-Español, Español-Inglés**.—Editorial Paraninfo, 1996. 526 páginas, 4.995 ptas. (con IVA).

No es necesario ponderar la utilidad de una obra de este carácter, dada la importancia técnica y cultural de la lengua inglesa en la actualidad, y no abundan los diccionarios que, como éste, se refieran a una actividad que desde hace siglos cuenta con un léxico tan rico como el náutico, tanto en este idioma como en el español. Pero, además, las lenguas vivas están sometidas a una continua evolución y, si no puede prescindirse de muchos vocablos que los avances técnicos han relegado a un uso limitado al ámbito histórico, es preciso también incorporar otros nuevos que aparecen constantemente; por esta razón, la recopilación de ambos es imprescindible para lograr un instrumento de valor actualizado.

El autor manifiesta en el prólogo que, en su larga experiencia profesional, ha tenido frecuentemente dificultades para encontrar la palabra adecuada en la traducción de un término o expresión inglesa y que con este trabajo pretende «ayudar a solucionar tales dificultades, si no en todas, en la mayoría de las ocasiones», añadiendo que el temario de este volumen abarca un amplio abanico de actividades relacionadas con la náutica, y subraya la inclusión del léxico relativo al derecho marítimo como aportación más novedosa. Un diccionario no es obra que pueda leerse de corrido para emitir una opinión global sobre su calidad: sus cualidades o deficiencias sólo pueden apreciarse a lo largo de un uso prolongado, más aún cuando en él se recoge tan abundante temática. No obstante, a primera vista se aprecia el considerable interés de esta obra, que llena ciertamente un vacío, y de la que nos permitimos adelantar, tras un repaso obligadamente somero, que será de gran utilidad para todo traductor, o simplemente lector, que precise conocer el significado exacto de un texto y trate de evitar el empleo de términos inadecuados o innecesarios anglicismos —lo que, por desgracia, es tan frecuente—, con el obligado complemento de propósito recíproco de su segunda parte. Creemos que el meritorio esfuerzo del autor se verá recompensado por la amplia difusión que sin duda ha de tener su obra, que no deberá faltar en ninguna biblioteca relacionada con asuntos marítimos, náuticos o navales, ni en las particulares de todos aquellos a quienes su actividad haga precisa su consulta más o menos frecuente.

La Editorial Paraninfo, especializada en temas de las más variadas ciencias y técnicas, amplía con esta aportación su ya muy extensa bibliografía, con la que presta un servicio muy valioso de difusión científica y cultural.

G. Y.



VALDEVIRA GONZÁLEZ, Gregorio: **Los militares ilustrados del siglo XVIII.**

Su contribución a las ciencias humanas y sociales.—Editado por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Defensa, Colección Adalid, 1996. 171 páginas.

En esta obra, galardonada con el Premio «Ejército» 1995, se recogen las aportaciones de algunos eminentes intelectuales militares de la Ilustración en varios campos de las ciencias aplicadas, humanas y sociales, estructurándose la obra en cinco capítulos dedicados a la *Geografía* (Manuel de Aguirre y Félix de Azara), *La historia científica* (Capmany, Vicente de los Ríos, el marqués de Mina y, de nuevo, Manuel de Aguirre), *Aportaciones a la lingüística y al análisis literario* (Vicente de los Ríos y Antonio Capmany), *Economía* (Santa Cruz de Marcenado, Enrique Ramos y Vicente Alcalá Galiano) y *Reflexión política y crítica social* (Ramos, Aguirre, Capmany y Cadalso).

Precede al capitulado una *Introducción*, en la que se resume la evolución del Ejército a partir de la segunda mitad del siglo xvii y los cambios en su organización, efectivos y mentalidad a partir de la guerra de Sucesión, con la profesionalización de su oficialidad y la incorporación de los avances científicos y técnicos, cerrándose con unas *Conclusiones* en las que se destaca la penetración del espíritu de la Ilustración, todo lo cual finaliza con una extensa *Bibliografía*.

El texto, que pretende reflejar la aportación de los militares a la incorporación de España a las corrientes científicas de la época en los más variados campos, es revelador en muchos aspectos, demostrando el importante papel cultural desarrollado por distinguidos oficiales en la inquietud de la época por la renovación de las ideas y su patriótico interés por el progreso y desarrollo económico y científico de España. No es, empero, exhaustivo, ni aspira a tan ambicioso objetivo, lo que hubiera conducido a una obra de mucha mayor extensión y profundidad, y en este sentido hemos de señalar que se refiere en exclusiva al Ejército sin mencionar la aportación de la Armada, que hubiera justificado una obra de, al menos, la misma extensión.

T. T.



APARICI, José: **Batalla de Lepanto**.—Librerías París-Valencia. Valencia, 1995; VI-43 páginas.

El servicio de reproducciones de libros de las Librerías París-Valencia ha publicado, en edición facsímil, este libro. Se trata de una «colección de documentos inéditos relativos á la célebre batalla de Lepanto, sacados del Archivo general de Simancas por el coronel de Ingenieros don José Aparici, comisionado por el gobierno de S. M. para hacer indagaciones en aquel depósito de antigüedades...»; fechado en Madrid el 14 de junio de 1847.

Está precedido de una *Introducción*, y oficio al excelentísimo señor ingeniero general don Antonio Remón Zarco del Valle, en el que le eleva los citados documentos; son éstos:

«1.º De la órden general de navegación y combate de D. Juan de Austria, Capitán general de la armada combinada de la Santa Liga Cristiana, en el Puerto de las Legumeniças á 9 de Setiembre de 1571, en que se detallan y enumeran todas las naves que componian aquella poderosa armada, con expresion de sus divisiones en escuadras, naciones á que pertenecian, Capitanes que las mandaban y divisa particular de cada una.

2.º De una relacion de los tercios y Maestres de Campo que tomó á su bordo para guarnicion de los buques, Príncipes, Capitanes y aventureros que tomaron parte en tan santa empresa.

3.º Copia de la carta sencilla, á la par que magestuosa, con que D. Juan de Austria puso en conocimiento de Felipe II un suceso tan memorable que abatió por mucho tiempo el triunfante poder de la media luna.

4.º Un fac-símile interpretado de la primera inspiracion de Felipe II al acabar de leerla, escrita de su mismo puño al respaldo de dicha carta, en que se ven los rasgos de su viva imaginacion y de su incansable pluma.

5.º La relacion circunstanciada de la batalla, remitida por el Sr. D. Juan con todos los detalles posibles.

Y 6.º El plano del órden de batalla primitivo, arreglado á la órden general del dia 9 de Setiembre, documento insigne de la táctica naval de aquel tiempo.»

Le acompaña una lámina con «El Orden de batalla en Lepanto».

F.



SANZ GUITIÁN, Pablo: **Viajeros españoles en Rusia.**—Compañía Literaria, S. L. Madrid, 1995; 473 páginas. 3.600 ptas.

El libro que aquí reseñamos es, por demás, curioso, y poco se ha escrito sobre este asunto; es el autor quien con un gran trabajo de investigación ha logrado reunir «ciento cincuenta y nueve referencias sobre los viajeros españoles en Rusia a través de la historia».

El libro, está precedido por un *Prólogo* de don José Fernández Sánchez, que manifiesta ser éste «el resultado de un esfuerzo realizado durante muchos años por un estudioso de Rusia», y por una *Introducción*, en la que el autor expone la selección que ha hecho de los textos que acompañan a cada uno de los viajeros que cita.

Divide la obra en once apartados, terminando con una *Bibliografía sucinta*. De éstos, únicamente vamos a referirnos a los que se ocupan de viajeros marinos, que algo tienen que ver con la navegación.

En el primero, *Los precursores*, encontramos a Ruy González de Clavijo; fue este caballero enviado por Enrique III de Castilla como embajador cerca del gran Tamerlán, con el fin de establecer relaciones diplomáticas con él; de su viaje dejó una minuciosa descripción. Entre las varias «peripecias», las referentes a los viajes por mar. Otro es Pero Tafur, del que don Marcos Jiménez de la Espada publicó las *Andanzas é viajes de... por diversas partes del mundo avidos*, escrito por el año 1454; los viajes, que fueron cuatro, los realizó entre los años 1436 y 1439, visitando varios países, entre ellos Rusia, y regresando por el Adriático y el Mediterráneo.

En el tercero, *Tres sacerdotes y un persa*, cita, entre otros, a Pedro Cubero Sebastián, autor de «Peregrinación del mundo»; viajero incansable este

sacerdote, visitó casi todas las partes del mundo; a Rusia la atravesó de parte a parte; fue el primero que dio la vuelta al mundo «en sentido inverso, esto es, de Occidente a Oriente», al contrario de Juan Sebastián de Elcano, que lo hizo de Oriente a Occidente.

En el cuarto, *Militares, marinos, aviadores*, encontramos a Juan Van-Halen, antiguo oficial de Marina, cuyas «andanzas» le llevaron hasta prestar sus servicios al zar Alejandro I; don Esteban Amengual, capitán de la Marina Mercante cuando la guerra de Gran Bretaña y Francia contra Rusia, para el sitio de Sebastopol, «se fletaron varios buques, entre ellos el *Tharsis*, del mando del capitán Mercadal», quien contrató, como oficial segundo, a Amengual, «por su experiencia...». Fue este viaje a Sebastopol por el año 1854. Y, por último, don Manuel de Mendivil y Elío, capitán de navío y escritor, director que fue de la revista «Alrededor del Mundo»; autor también de varias novelas y libros de viajes como «Países de niebla» (Madrid, 1911), son impresiones de un viaje hecho a Rusia en el verano de 1910.

El libro es muy interesante; sin embargo, quizá por olvido involuntario, se echa de menos, aunque no fueron marinos, a don Mariano Téllez-Girón y Beaufort, duque de Osuna (1814-1882), embajador en la corte de los zares, que dejó justa fama por su esplendor, que le acarreó la ruina. El otro es José Antonio de Saravia, un extremeño, de Villanueva del Fresno (Badajoz), que, de teniente de Infantería español, llegó con el tiempo a ser general en los ejércitos del zar de Rusia. Le acompañan buen número de ilustraciones.

F.



VACA de OSMA, José Antonio: **Los vascos en la Historia de España.**— Ediciones Rialp. Madrid, 1995; 279 páginas, 2.500 ptas.

Dice, con razón, el ilustre filósofo don Julián Marías: «En nuestro tiempo la ignorancia histórica está adquiriendo proporciones inquietantes y se está imponiendo la desfiguración negativa del pasado».

El autor de este libro, diplomático e historiador, se propone —y a nuestro juicio consigue— remediar, en su documentado estudio, mucho de esta ignorancia y desfiguración.

Precedido de una *Presentación*, comprende quince capítulos y una *Bibliografía*, en los que, el autor «pone al alcance del lector una Historia de validez permanente, no contaminada por los avatares políticos del momento e iluminada por su acendrado amor a Euskalherria».

Si todos los capítulos son muy interesantes y aleccionadores, entre ellos citamos los dedicados a *El país vasco con los Reyes Católicos y los Austrias*, en uno de sus apartados, *Grandezas marineras; Dominio del mar y Vascos en la aventura de las Indias y del Pacífico*, que nos recuerda que «El país Vasco

había vivido de espaldas al mar hasta bien entrada la Edad Media»; más adelante, durante el reinado de los primeros Trastámara, el Cantábrico «se convirtió en un gran lago para los pueblos de la costa española. Los vascos en vanguardia...»; razón tenía Hernando del Pulgar, año 1480, cuando escribió que: «Los que moraban en aquel condado de Vizcaya y provincia de Guipúzcoa son gente sabida en el arte de navegar y esforzados en las batallas marítimas, y tenían naves y aparejos para ello y en estas tres cosas eran más instructos que ninguna otra nación del mundo». La flota vizcaína se halló presente en varias acciones navales durante el reinado de los Reyes Católicos, «desde el Atlántico a las islas griegas, como a partir de 1492 lo estarán en la gran aventura de las Indias Occidentales». A Juan de la Cosa, natural de Santoña, le llamaban *el vizcaíno*, «posible prueba de su ascendencia».

Innumerables son las aventuras, hazañas y navegaciones de los marinos vascos, de las que el curioso lector encontrará interesante noticia en esta obra.

F.



ALÍA PLANA, Miguel, y, ALÍA PLANA, Jesús María: **Historia de los uniformes de la Armada española (1717-1814)**.—Instituto de Historia y Cultura Naval. Ministerio de Defensa. Madrid, 1996; 427 páginas.

Gran acierto supone, por parte del Instituto de Historia y Cultura Naval, la publicación del libro que reseñamos, del que son autores los hermanos don Miguel y don Jesús María Alía Plana, colaboradores de nuestra REVISTA; en este libro hacen un extenso y documentado estudio de estos uniformes, desde el año 1717, en que Felipe V organizó la Armada, hasta el final de la guerra de la Independencia, año 1814.

Precedido de una *Presentación*, comprende la obra dieciséis capítulos, en los que va estudiando desde *Las prendas que componían el uniforme* de los varios cuerpos de la Armada, divisas y distintivos; *El luto en la Armada*; y *banderas de la misma*. Siguen *Museos, Archivos y Bibliotecas consultadas* y una extensa *Bibliografía*.

El trabajo de los autores ha sido arduo, fruto de once años de investigación, pero, a nuestro juicio, han conseguido lo que se proponían: escribir una historia de los uniformes en la citada época, que, a no dudarlo, ha de ser una fuente de información para todos los interesados en el tema, deseándoles un *viento largo y mar de popa* y el mayor éxito.

El libro, lujosamente editado, va acompañado de una gran número de láminas en color y otras varias ilustraciones.

F.

CASTELLVÍ, Josefina: **Yo he vivido en la Antártida**.—Galaxia Gutenberg, S. A. Círculo de Lectores, S. A. Barcelona, 1996; 2.400 ptas.

De gran interés es el tema a que se refiere este libro que reseñamos sobre «Los primeros españoles en el continente blanco, la Antártida»; su autora, doña Josefina Castellví y Piulachs, bióloga de prestigio internacional, formó parte del reducido grupo de científicos españoles que, hace unos diez años, coronaron «una empresa que muchos consideraban utópica: la instalación de la base Juan Carlos I en Isla Livingston (Shetland del Sur), asentamiento con el que España pasó a ser uno de los pocos países del mundo con una presencia permanente en la Antártida».

Precedido de un *Propósito* y una *Introducción*, comprende la obra once capítulos, a lo largo de los cuales la autora va estudiando, entre otras cosas, *La Antártida dentro del contexto del planeta*; *¿Por qué atrae a los científicos la Antártida?*; *De cómo sobrevivir en la Antártida*; *Los insólitos seres que viven en la Antártida*; *Ayer y hoy de las expediciones antárticas*; *De cómo llegó España a la Antártida*, aquí la autora dice que «...llegó a la conclusión de que el punto más lejano del cual arranca la historia del Programa Antártico Español es 1966, cuando el profesor Antonio Ballester fue invitado por el Institut Royal des Sciences Naturelles de Bélgica a participar en una expedición antártica a bordo del *Magga Dan...*»; *El Programa Nacional de Investigación Antártica*, y, *España y el sistema del Tratado Antártico*; siguen un *Epílogo*, y una *Bibliografía*, y, dos *Anexos*: *El Tratado Antártico (23-6-1961)*, y *Bases establecidas en territorio antártico y su situación geográfica, España: Juan Carlos I y Gabriel de Castilla*.

Acompañado de gran número de fotografías, hacen del libro, además de muy interesante, de muy entretenida lectura.

F.

REVISTAS

REVISTA DE AERONÁUTICA Y ASTRONÁUTICA. Junio 1996.

La interoperabilidad y la cooperación tienen su mejor punto de apoyo en el conocimiento directo, personal y humano de los profesionales de las Fuerzas Armadas, cualquiera que sea su origen. En este sentido hay que valorar los intercambios de personal entre ellas, no sólo como medio de enriquecer el conocimiento de las técnicas y maneras específicas de operar de cada una de

sus ramas, sino también para crear un nexo de mentalidad que haga patente el objetivo común de todas ellas, que no puede limitarse a exposiciones retóricas o a los contactos esporádicos de reuniones y conferencias. Por ello, nos parece importante la entrevista que en este número se hace a uno de los pilotos más experimentados del Ejército del Aire con ocasión de su asignación temporal a la 9.ª Escuadrilla de la Armada. En ella, a pesar de su brevedad el capitán don Miguel Padilla demuestra, además de una preparación profesional sobresaliente, una capacidad de adaptación notable, no sólo a la diversidad del material que ha pilotado a lo largo de sus más de 2.500 horas de vuelo en aviones de combate, sino también a un ambiente diferente, aunque no lo parezca tanto a juzgar por sus inteligentes respuestas, en las que se muestra tan experto aviador como libre de prejuicios.

Sería, pues, deseable multiplicar estos y otros intercambios en aspectos y niveles tan diversos como fuera posible, de modo que la convivencia dentro de un ambiente operativo reforzara aún más el conocimiento mutuo en beneficio de todos.

T. T.



RIVISTA MARITTIMA. Junio 1996.

En «Le terre di re Salomone», Carla Scardini relata sucintamente el descubrimiento de las islas Salomón en 1568 por Álvaro de Mendaña, así como su segunda y fallida —en su propósito de reencontrarlas— expedición, treinta años después. El hecho de que no se redescubrieran hasta dos siglos más tarde lo atribuye, no obstante, al secreto que la Corona española decidió guardar sobre toda la documentación relativa a aquellas y otras islas para evitar que cayeran en manos de piratas ingleses que pudieran convertirlas en bases propias. Curiosamente, no hace referencia al problema técnico que suponía entonces determinar su situación, al no disponerse de los medios adecuados para establecer la longitud geográfica, lo que no pudo lograrse eficazmente hasta la invención del cronómetro marino, lo que, sin descartar por completo los celos mencionados, fue el obstáculo más determinante que originó su largo «olvido». Y decimos curiosamente porque su compatriota Umberto Eco, en su notable novela «La isla del día anterior», describe con singular acierto el desafío que en aquellos tiempos —siglos XVI y XVII— significaba la determinación del «punto fijo», haciendo, incluso, de este problema el eje argumental de su obra. Con todo, el artículo tiene el gran interés de recordar una de las experiencias náuticas más interesantes de la era de los descubrimientos.

G. Y.

THE AMERICAN NEPTUNE. Vol 56, núm. 1. Invierno 1996.

El fracaso de la estrategia basada en puntos de vigilancia costeros para la represión del contrabando en las costas de Nueva Granada llevó a Felipe V a ordenar a Blas de Lezo, que ya había combatido con éxito el tráfico ilícito en Chile y Perú, para que al mando de los navíos *Conquistador* y *Fuerte*, con los que había escoltado un convoy desde Cádiz, se encargase de esta importante misión, ya que la actividad de filibusteros y contrabandistas ingleses estaba causando grandes daños a la Hacienda Real. Las dificultades políticas ante la corrupción reinante y, sobre todo, las limitaciones económicas y el mal estado de ambos navíos fueron los obstáculos más importantes que encontró Lezo para el cumplimiento de su misión que, no obstante, emprendió con gran determinación e iniciativa, comenzando por pedir refuerzos navales y llegando a tener que recurrir al capital privado, a cuyo efecto se formó una llamada Compañía de Armadores, que logró algunos éxitos, hasta que la pérdida de una de las balandras utilizadas por ésta y la baja en la rentabilidad obligaron a la disolución de la empresa. No cejó por ello Lezo en su empeño, consiguiendo paliar en gran parte los efectos del contrabando hasta la ruptura de las hostilidades con Inglaterra en 1739. Todo ello se detalla en un interesante y documentado artículo titulado *Guarding the New Granadan coasts: dilemmas of the Spanish Coast Guard in the early Bourbon period*, del que es autor el profesor Lance Grahn, de la Universidad de Wisconsin, especialista en la época histórica y área geográfica del tema, quien destaca la tenacidad de las fuerzas navales españolas, eficazmente dirigidas por Blas de Lezo ante la difícil tarea que se les encomendaba, dada la escasez de recursos, a pesar de lo cual lograron un éxito, si no total, al menos muy apreciable.

T. T.



REVISTA DE INDIAS. Departamento de Historia de América «Fernández de Oviedo». Centro de Estudios Históricos. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Madrid, 1996; 271 páginas.

Es éste el número 206, correspondiente a los meses enero-abril, volumen LVI.

Con un interesante *Sumario*, publica, entre otros artículos, los titulados *Los libros de los españoles en el Virreinato del Perú, siglos XVI y XVII*, por don Carlos Alberto González Sánchez. *De la penuria al lujo en la Nueva España. Siglos XVI-XVIII*, por doña Pilar Gonzalbo Aizpuru. *La visita de 1776 a las parroquias Pampangas de Filipinas*, por doña Marta María Machado López.

En *Notas*, entre otras, *En torno a la expedición de Sebastián de Ocampo a la Isla de Cuba (1508)*, por don Esteban Mira Caballos; *Diversos aspectos*

relacionados con la esclavitud en el Río de la Plata a través del estudio de testamentos de afroporteños, 1750-1810, por don Miguel A. Rosal, y, *La conformación social en un territorio de inmigración*, por doña Rosario Güenaga.

Siguen unas listas de *Publicaciones del Centro de Estudios Históricos: Departamento de Historia de América*.

F.



REVISTA DE HISTORIA NAVAL. Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid, 1996; 118 páginas, 650 pts.

Es este número 53 el correspondiente al segundo trimestre del año en curso. Precedido de una *Nota Editorial*, comprende los siguientes artículos: *Un grupo de ánforas del Museo Naval de Madrid*, por don Miguel Ángel Lario, arqueólogo, licenciado en la especialidad de Prehistoria; *Don Pascual Cervera en Filipinas. Valor, disciplina, lealtad*, por don Carlos Martínez-Valverde, contralmirante; *Las peripecias del mercante inglés «Lake Lugano» durante la guerra civil española*, por don José Coll i Pujol y don José L. Infiesta Pérez; *Notas para la historia de la salida de S. M. Alfonso XIII de España*, por don Juan M. Blas y Osorio, capitán de navío y licenciado en Derecho; *Identidad Nacional: criollos al servicio de la Armada peruana durante la emancipación*, por don Jorge Ortiz Sotelo, capitán de fragata de la Marina peruana. *Don Fabrique de Toledo, capitán general de la Armada del Mar Océano*; *La historia vivida. Un accidente en el Estrecho: La varada del submarino republicano «C-5»*, por doña Gabriela M. Cerrada, licenciada en Geografía e Historia. Sólo podemos añadir que todos abordan desde distintas perspectivas aspectos sustanciales de diferentes temas.

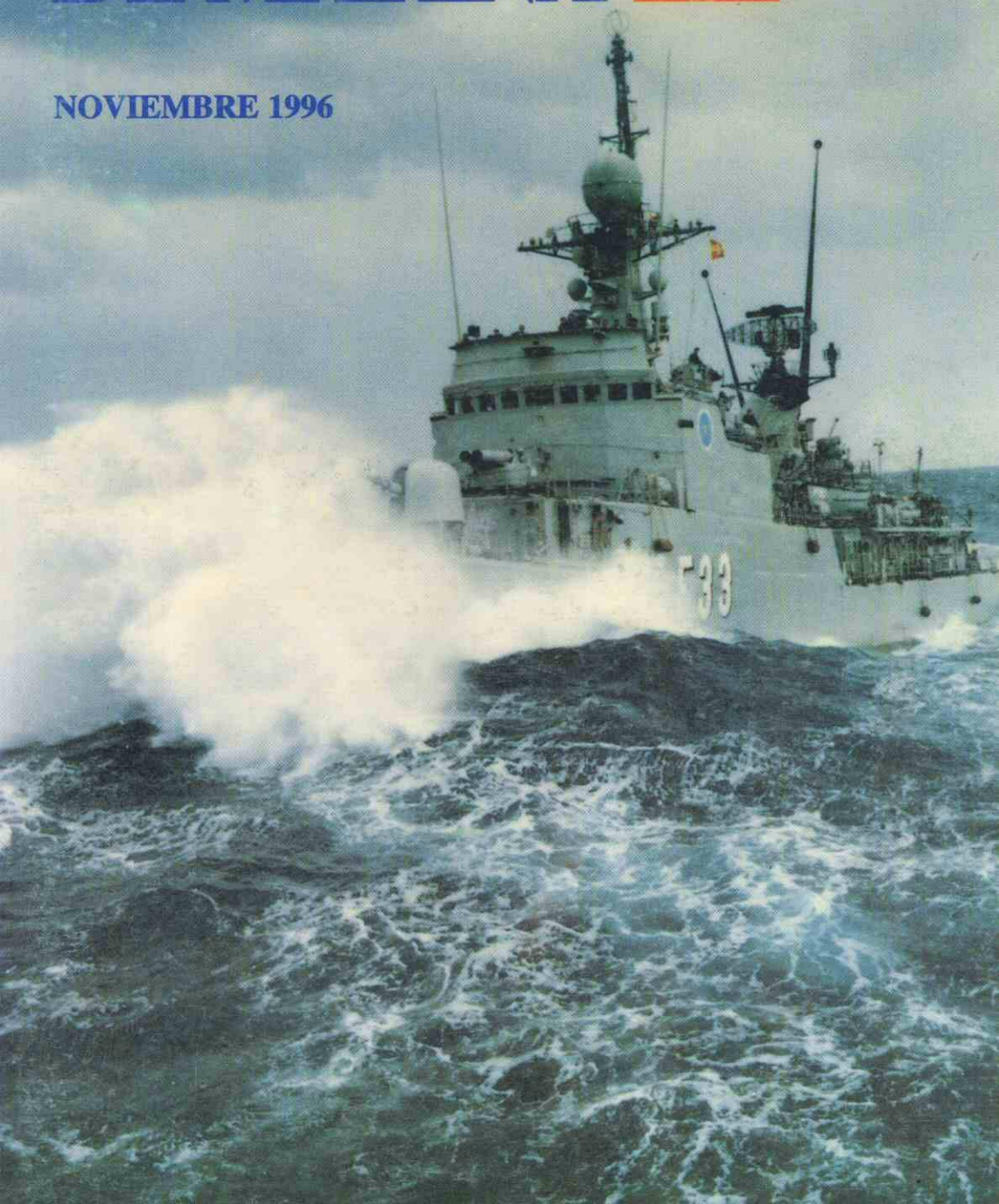
Documento, se trata del «Primer documento impreso de la historia de las Islas Filipinas. Relata la expedición de Legazpi, que llegó a Cebú en 1565»; *La Historia Marítima en el Mundo*, se refiere a «El Instituto de Historia Marítima de la Armada del Ecuador», por don José Antonio Ocampo Aneiros; *Noticias Generales*, por don José A. Ocampo, da cuenta, entre otras, de la celebración de la «XIV Jornadas de Historia Marítima»; *Betancourt. Los inicios de la Ingeniería moderna en Europa*; *Exposición de miniaturistas militares y maquetas de batallas*; *Filatelia*, y varias convocatorias. *Recensiones* de varios libros de autores españoles.

F.



REVISTA GENERAL DE MARINA

NOVIEMBRE 1996



REVISTA
GENERAL
DE
MARINA

EDITORIAL

475

TEMAS GENERALES

- Capitán de Navío Fernando García Moretón**
EL PAPEL DE LOS EJÉRCITOS (II) 477
- Coronel Auditor José Cervera Pery**
EL DERECHO DEL MAR Y SU GLOSARIO (XII) 499

TEMAS PROFESIONALES

- Capitán de Navío Aurelio Fernández Diz**
EL APOYO LOGÍSTICO INTEGRADO EN LA
ARMADA (III) 503
- Alférez de Navío Pedro Díaz Cabanas**
ANÁLISIS SOBRE LA GESTIÓN Y EL
CONTROL DE LA CONFIGURACIÓN 511
- Alférez de Navío Ricardo Gómez Delgado**
EL USS *ARLEIGH BURKE* 525

INFORMACIONES DIVERSAS

- Capitán de Navío Marcelino González Fer-
nández**
CUATRO DÍAS EN BOSNIA-HERZEGOVINA.
CRÓNICA DE UN VIAJE 533

MISCELÁNEA

NOTICARIO

LIBROS Y REVISTAS



FUNDADA EN 1877
AÑO 1996
NOVIEMBRE
TOMO 231



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: 076-96-022-X

VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

- MADRID.—Librería Náutica *Robinson*. Bárbara de Braganza, 10.
Librería *Moya*. Carretas, 29.
- BARCELONA.—Librería *Collector*. Pau Claris, 168.
- BURGOS.—Librería *Del Espolón*. Espolón, 30.
- CÁDIZ.—Librería *Jaime*. Corneta Soto Guerrero, s/n.
- CARTAGENA.—Revistas *Mayor*. Mayor, 27.
- FERROL.—Librería *Marina*. Galiano, 12.
Central Librera. Fernando Villaamil, 2-4.
Central Librera. Real, 71.
- SANTANDER.—Librería *Estudio*. Avenida de Calvo Sotelo, 21.
- TARRAGONA.—Librería Náutica *Cal Matías*. Trafalgar, 37.
- ZARAGOZA.—Publicaciones *ALMER*. Avda. Independencia, 19.

PRECIOS

Precio ejemplar (IVA y gastos de envío incluidos):

España	225 ptas.
Unión Europea	296 ptas.
Otras naciones	305 ptas.

Suscripciones anuales (IVA y gastos de envío incluidos):

España	2.475 ptas.
Unión Europea	3.256 ptas.
Otras naciones	3.355 ptas.

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Montalbán, 2 - Cuartel General de la Armada - 28071 MADRID.
Teléfono: 379 51 07
Fax: 379 50 28

EDITORIAL



L progreso técnico va haciendo cada vez más relativo el concepto de la superioridad numérica. Esto significa que sistemas de armas de creciente capacidad necesitan cada vez menos de un personal numeroso para su utilización, consecuencia de una automatización cada vez más acusada, en lo que se refiere al aspecto operativo y en convergencia con una profesionalización en aumento que ya está decidido que llegue a ser total.

Por otro lado, la frontera entre las situaciones claramente bélicas y las de tensión o crisis, en las que el empleo directo de la fuerza puede aplicarse sólo a partir de una presión, cuidadosamente dosificada y gradual, es cada vez más difusa. Esto entraña una difícil responsabilidad para los niveles de decisión, que deben estar perfectamente informados, coordinados y comunicados entre sí: no caben malos entendidos ni errores de interpretación a la hora de adoptar decisiones que puedan acarrear consecuencias irreversibles. Para ello son necesarios los medios de adquisición y evaluación de la información y de comunicaciones más perfeccionados que puedan adquirirse, en los que el elemento fortuito tienda a desaparecer, lo que significa una fiabilidad total: una vez tomada la decisión, la ejecución será prácticamente automática.

Todo ello supone que, para conservar la eficacia de tales sistemas, si para su manejo es necesario menor número de personas, para su mantenimiento plenamente efectivo se precisará de una infraestructura cada vez más dotada de más y mejores medios y de un personal también más capacitado que logre de ellos el máximo rendimiento. Los problemas de mantenimiento y el buen funcionamiento de la cadena logística adquieren así su auténtica dimensión. No se trata sólo de la reparación y prevención de averías, siempre presentes por muy perfeccionados que sean los sistemas, sino también de una actualización constante de éstos para que sigan siendo útiles ante la evolución de la amenaza que pueden tener que afrontar. Además, es algo que no puede improvisarse, sino que tiene que ser el fruto de una labor constante y tenaz, realizada día a día con espíritu previsor.

La percepción de estos problemas es evidente entre nuestros profesionales y creemos importante dar cabida en nuestra REVISTA a las reflexiones que en este sentido se hacen, por más que tales trabajos puedan parecer a algunos un tanto áridos, pues con ello damos cumplimiento al propósito original de su fundación en el ya lejano año de 1877, que según una real orden era, textualmente, «que los jefes y oficiales de los distintos cuerpos de la Armada tengan noticia de cuantos adelantos y mejoras se introducen diariamente en los diversos ramos de la misma, y con el fin de facilitar á todos un medio de publicar y discutir sus propias ideas».

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.

EL PAPEL DE LOS EJÉRCITOS (II)

Fernando GARCÍA MORETÓN



El fin: «todo se realiza por algo»



A tercera cuestión obliga a definir, precisar, razonar y justificar lo que se pretende con esa *misión* de «vencer la resistencia del adversario» *mediante* el «uso de la fuerza», ya sea de forma activa o bajo otra forma de presión cualquiera.

Se dice que la eficacia de la acción y la validez del juicio son las condiciones que deben presidir una intervención militar. La primera señala el aspecto material que se debe alcanzar. La segunda, que está sujeta a una triple valoración de legalidad, legitimidad y ética, afecta al «impacto moral y motivador» que puede provocar la intervención militar, con influencias, a veces decisivas, según dos vertientes: la política y la militar.

La influencia según las dos vertientes requiere un enfoque distinto. La influencia política se relaciona con la opinión pública de una sociedad con más o menos cohesión y, en general, muy diversificada. La influencia militar afecta a los ejércitos como organización, en general muy cohesionada, que siempre precisa, por la naturaleza de su misión, mejorar continuamente la integración de sus miembros y aumentar su temple moral.

La influencia en la vertiente política

La influencia en el ámbito político parte del hecho de que la guerra, el uso de las armas, es un «medio» al servicio de un «fin» que lo trasciende. Ese fin, además de su valoración ética, se sitúa en el campo de la *responsabilidad política del Estado*, al que en derecho o por la «opinión pública» se le puede pedir cuentas sobre la necesidad del empleo de las fuerzas militares y sobre su legitimidad y eficacia.

La justificación de ese fin y su necesidad hacen que los políticos esgriman toda clase de argumentos y razones que, en gran parte, aunque sonoros, suelen ser poco reales, confusos, diluidos y sin contenido concreto, cuando no contradictorios.

Inicialmente se pone un énfasis especial en asegurar, de una y mil formas, que la decisión del uso de fuerzas militares se ajusta a la legalidad, que ha

sido aprobada por el Congreso o por el Parlamento o, como en el caso más frecuente en la actualidad, que responde al «mandato» del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. Sin embargo, queda desdibujado, en general, el aspecto más importante y motivador: «el hecho político», esto es, en función de qué *finalidad* se ha tomado la decisión.

Si la acción militar pierde su «especificidad política» y se adorna con la dignidad de términos, como el derecho, la solidaridad, la ayuda humanitaria, la democracia, la libertad, etc., es posible que su efecto motivador y de adhesión sobre la sociedad sea muy superficial y, aún peor, que se pueda ver como inicua o inhumana, con una cierta nota de imposición totalitaria.

Lo dicho puede parecer exagerado; sin embargo, encuentra expresión y eco en ciertos sectores de la sociedad que, por ejemplo, consideran «el impacto de las sanciones a Irak como un genocidio contra el conjunto de su población» y, es sorprendente que un organismo de la propia ONU, tal es la FAO (Organización para la Agricultura y la Alimentación) en un informe oficial denuncie la muerte de 500.000 niños iraquíes a causa de dicho embargo.

En la actualidad, cuando se adoptan medidas de carácter militar con más profusión que nunca y, en ocasiones, con no poca ligereza, se hace más necesaria la definición concreta de los nuevos intervencionismos, que plantean cuestiones no de legalidad, pero sí de legitimidad y valoración ética en cuanto a saber en «función de qué» se interviene.

De la importancia de esta necesidad da cuenta la guerra de Vietnam, durante la cual no se escatimaron esfuerzos para condicionar la opinión pública americana para que considerase la guerra como necesaria y aceptable por razones de seguridad, pero el esfuerzo fracasó al ser los razonamientos poco convincentes frente a la «dialéctica de muerte» que sentía la sociedad, y el resultado fue el descalabro, al no poder seguir manteniendo la acción militar en contra de la opinión pública.

Este hecho y otros similares son las causas de que el presidente Clinton, para poder enviar fuerzas militares a Bosnia, se haya tenido que enfrentar con una sociedad apática y fría, y a un Congreso hostil, especialmente motivado por la falta de justificación del descalabro de Somalia y el cuestionable retorno del presidente Aristide a Haití.

El presidente Clinton para superar esa dificultad dedicó una semana a actividades internacionales, para revitalizar la imagen del prestigio americano, como prólogo a la alocución que dirigió al pueblo americano asegurando que:

- En Bosnia están en juego intereses vitales de los Estados Unidos porque la continuación del conflicto amenazaría la seguridad de Europa.
- Estados Unidos debe demostrar a sus aliados que es capaz de intervenir decididamente en favor de la paz y poner fin a las atrocidades cometidas en Bosnia.

- La misión es factible, a pesar de la incertidumbre que no ha conseguido despejar el plan de paz firmado en Dayton.

Éstas y otras consideraciones las finalizó, con el fin de evitar posibles sorpresas, diciendo que la operación podía resultar peligrosa, pero que las fuerzas de la Alianza Atlántica estaban plenamente autorizadas para usar la fuerza no sólo ante un acto hostil, sino también en el caso de considerarse amenazadas.

No es de extrañar, pues, que los políticos se esfuercen en buscar justificaciones ante la imperiosa necesidad de beneficiarse de la aprobación y sostén de las opiniones públicas; otra cosa es que lo consigan, pues «sólo cuando los objetivos políticos y militares están bien definidos la opinión pública apoya unánimemente».

La influencia en la vertiente militar

El «fin» por el que se usan las armas, la posibilidad de cumplir la «misión» o las restricciones impuestas tienen una influencia decisiva sobre la eficacia y la moral de las fuerzas militares, que se ven afectadas muy sensiblemente por dos hechos que deben asumir plenamente:

- el daño que sienten en su propio ser: la muerte de amigos y compañeros, la destrucción de un material que han estado cuidando y la desorganización de sus estructuras, con mandos que desaparecen y hay que sustituir automáticamente en medio del combate, y
- el daño que provocan sobre personas y bienes al que no son insensibles y ante el que sienten un contenido dolor; la alegría de la victoria es frecuente que se vea ensombrecida a la vista de un paisaje de destrucción.

Para que un ejército supere esos dos sentimientos y actúe con «eficacia alta-moral alta» (REVISTA GENERAL DE MARINA marzo, 1992, 256), la decisión y fin que justifica la acción debe satisfacer dos cadenas de requisitos:

- ser *legítima*, para provocar la *adhesión* y mejorar la *integración*, y
- constituir un *incentivo* que *motive* y, consecuentemente, eleve el tono del *temple moral*.

A todo esto se debe añadir la condición de no ver constreñida la «misión» que, en definitiva, constituye la «razón de ser» del Ejército.

La síntesis de esas dos cadenas de requisitos en el ámbito que se está contemplando, que es exterior al propio Ejército, se puede encontrar en la

valoración convincente del valor ético, moral y de legitimidad de la acción encomendada.

De la influencia de esta valoración sobre la vertiente militar dan cuenta los siguientes hechos:

- El comportamiento poco eficaz y eficiente de las tropas rusas, tanto en Afganistán como en Chechenia, se achaca, entre otras causas, a la falta de motivación por el hecho de «no entender» qué estaban haciendo allí y, por otra parte, al convencimiento, en amplios sectores, de que lo que estaban haciendo podía ser censurable. La poca fe y las dudas son, indudablemente, elementos negativos muy incisivos en el decaimiento del espíritu y de la moral de los ejércitos.
- El episodio de las fuerzas norteamericanas en Somalia tiene su origen en la confusión y el desconcierto que supone no saber contra qué «señor de la guerra» se estaba luchando o si había que hacerlo contra la «población civil». Y es que, en muchas ocasiones, como decía cierta personalidad, «las misiones de paz desembocan generalmente en añadir guerra a la guerra».
- Más recientemente (3-12-1995) es significativo el caso del general francés Jean-René Bachelet, comandante de las Fuerzas de Protección de la ONU (UNPROFOR) en Sarajevo, que fue llamado a París para que informase acerca de sus declaraciones y críticas sobre el valor ético y de justicia del acuerdo de Dayton.
- La valoración ética del uso de las fuerzas en misiones internacionales es tema de actualidad creciente. En la «Revista de Publicaciones Navales» argentina, el capitán de navío Colombo, en un trabajo: «¿Y las próximas guerras?, plantea esa cuestión:

«Sea como fuere —dice— la cuestión es que, dentro de los nuevos conceptos de la diplomacia preventiva y al compás del rumbo que impone principalmente Estados Unidos, el Consejo de Seguridad crece en importancia en la misma medida en que sube de tono la polémica originada en su excesiva politización y en la desestabilizante influencia que quiere dársele. Así, las misiones de preservación de la paz se confunden con aquellas que la imponen y el derecho de injerencia o de urgencia humanitaria desdibuja sus propios límites, orillando peligrosamente las fronteras que llevan, por ejemplo, a la legitimación de la coerción económica y a otras formas de violación del principio de no intervención.»

- *L'Armement*, «Revue de la Délégation Générale por l'Armement» ha publicado un número monográfico dedicado a *Ética y armamento* para presentar, como dice en su introducción, a la atención de los lectores, elementos de reflexión, no con espíritu polémico, sino con el de difundir y multiplicar los testimonios de diferentes escuelas de pensamiento

con el fin de enriquecer y suscitar un diálogo profundo entre la institución encargada de la defensa y las diferentes autoridades morales y, en particular, las autoridades religiosas, que están, por esencia, más implicadas en los aspectos éticos que tocan a la vida y a la muerte.

- La publicación del Instituto Internacional de Estudios Estratégicos (IISS) de Oxford, en su último número de 1995, incluye un trabajo de Stanley Hoffman sobre *The Politics and Ethics of Military Intervention*, en el que se discuten los problemas políticos y éticos que surgen de las intervenciones militares, partiendo del hecho, como tesis, de que las intervenciones militares están éticamente justificadas cuando se producen intensos conflictos regionales o internacionales que afectan a la seguridad y cuando se producen masivas violaciones de los derechos humanos.
- En España, por último, el Centro de Estudios de la Defensa Nacional dedica su «Cuaderno de Estrategia» (núm. 79) al estudio y análisis de *El Derecho de Intervención en los conflictos*, con el deseo y «objeto de analizar las posibilidades legales de intervención en los conflictos nacionales e internacionales, resaltar los vacíos legales que pueden existir, estudiar las contradicciones existentes, extraer las conclusiones pertinentes y, finalmente, esbozar la viabilidad de las posibles soluciones...», pero sin abordar el problema ético y de legitimidad que surge en toda intervención militar.

Con estas reseñas, sin entrar en el contenido de los trabajos ni de las ideas, se trata de resaltar la importancia que está cobrando la *legitimidad y valoración ética* del uso de los ejércitos. En el momento actual, cuando se han producido cambios sustanciales en los conceptos de defensa y de seguridad, las intervenciones militares son múltiples y variadas, y cuando la política se desarrolla según principios un tanto diluidos, parece necesaria una seria reflexión sobre la legitimidad y los aspectos éticos de esas intervenciones.

Es conveniente señalar, antes de seguir, que los debates y estudios sobre el valor ético del uso de las fuerzas militares suelen ser poco concluyentes. Cuando el análisis se refiere a actividades pretéritas, los juicios se ven afectados por contemplar los acontecimientos a la luz de los resultados y de las circunstancias actuales que, en general, son distintas de aquellas que existían el tomar las decisiones. Cuando los estudios se hacen cara al futuro aparece la dificultad añadida de no poder distinguir con precisión entre «la ética de la responsabilidad y la posición del científico de la política inmerso en la burocracia del Estado». En cualquier caso, no parece posible establecer con precisión y rigor una jerarquía ética de casos concretos, situaciones y circunstancias; sólo cabe llamar la atención sobre la imprecisión que afecta a algunos conceptos y dar a conocer unos criterios y valores que orienten la conciencia.

Legalidad y legitimidad

El problema de la legalidad, en cuanto a la decisión de ordenar una intervención militar, queda siempre cubierto. Desde el punto de vista nacional, la legalidad queda amparada por las competencias que establece la Constitución, las leyes y los tratados o convenios internacionales.

En el ámbito internacional, la legalidad queda amparada por la Carta de las Naciones Unidas que consagra el derecho natural de legítima defensa en su artículo 51:

«Ninguna disposición de esta Carta menoscabará el derecho inmanente de legítima defensa, individual o colectiva, en caso de ataque armado contra un miembro de las Naciones Unidas, hasta tanto que el Consejo de Seguridad haya tomado las medidas necesarias para mantener la paz y la seguridad internacionales...»,

y otorga al Consejo de Seguridad la responsabilidad de decidir qué medidas debe tomar, artículo 39:

«El Consejo de Seguridad determinará la existencia de toda amenaza a la paz, quebrantamiento de la paz o acto de agresión, y hará recomendaciones o decidirá qué medidas serán tomadas de conformidad con los artículos 41 y 42 para mantener o restablecer la paz y seguridad internacionales»,

que desarrolla o puntualiza en los artículos 43 a 50.

El uso legal de los ejércitos también queda reconocido por el Tratado del Atlántico Norte en su artículo 5.º:

«Las Partes convienen en que un ataque armado contra una o contra varias de ellas, acaecido en Europa o en América del Norte, se considerará como un ataque dirigido contra todas ellas y, en consecuencia, acuerdan que, si tal ataque se produce, cada una de ellas en ejercicio del derecho de legítima defensa individual o colectiva, reconocido por el artículo 51 de la Carta de las Naciones Unidas, asistirá a la Parte o Partes así atacadas, adoptando, seguidamente, individualmente y de acuerdo con las otras Partes, las medidas que juzguen necesarias, incluso el empleo de la fuerza armada para restablecer y mantener la seguridad en la región del Atlántico Norte.

Todo ataque armado de esta naturaleza y toda medida adoptada en consecuencia se pondrán inmediatamente en conocimiento del Consejo de Seguridad. Estas medidas cesarán cuando el Consejo de Seguridad haya tomado las medidas necesarias para restablecer y mantener la paz y la seguridad internacionales.»

La justificación de la legalidad, sin embargo, no suele ser suficiente. Es necesario además que la decisión sea *legítima*, esto es, que sea aceptada y provoque la adhesión tanto de la comunidad civil como de las fuerzas militares, pues, aunque por obediencia y disciplina se acepte la decisión como un *deber impuesto*, no es menos cierto que un déficit de legitimidad origina siempre un clima de moral débil y baja eficacia.

Conviene recordar que, precisamente, *la legitimidad es el fundamento del poder político*, cuando el gobernante tiene conciencia de ejercer su derecho a tomar decisiones que considera correctas y, al mismo tiempo, los miembros de la sociedad reconocen de alguna forma ese derecho y también la necesidad y justificación de las decisiones, fundándose en la *creencia* que, como decía Weber, conduce al consentimiento y a la obediencia sentida.

La aceptación popular no agota la legitimidad de la decisión, dado que al llevar el *consentimiento* las notas de *verdad* y *justicia* queda casi siempre planteada la cuestión de cómo resolver el problema ético.

Corresponde a los políticos enfrentarse a ese problema de conciencia, y por medio de la *comunicación* establecer un *sistema de creencias* para que la población civil y las fuerzas militares *acepten* la necesidad de una intervención militar como legítima y ética, *confíen* en que se conseguirá el fin que justifica la acción y *asuman* los riesgos y consecuencias de la operación.

Se trata, en definitiva, de lograr la adhesión y confianza de todos, disipar temores, despejar dudas en cuanto a la verdad y justicia de la decisión adoptada, poner de manifiesto su honestidad y posibilidades de éxito y, por último, mostrar que se trata de una cuestión de interés general que responde a los valores y costumbres que caracterizan a la sociedad.

El problema ético

El problema ético, con incidencia decisiva sobre la legitimidad, aparece en el nivel de la decisión y en la capacidad moral para testificar la bondad o malicia de las decisiones y acciones acordadas.

El problema ético se plantea cuando, ante los interrogantes ¿qué se debe hacer?, ¿qué se debe querer?, la situación no está definida ni clara o cuando no se dispone de unas normas morales de conducta que permitan justificar plenamente la decisión de «querer hacer».

Las situaciones que afectan a la *defensa*, y algunas muy concretas que se refieren a la *seguridad*, no suelen crear conflictos éticos. Sin embargo, como dice el almirante Lanxade (*L'Armement*, 6), la defensa de algunos intereses puede suscitar ciertos interrogantes..., como son los de participación en operaciones internacionales para mantener la paz, defender los valores de la democracia, hacer respetar el derecho internacional, etc., y se pregunta si la defensa de esos intereses puede justificar poner en peligro la vida de soldados y asumir el riesgo, en ciertas circunstancias, de «añadir guerra a la guerra, con

el fin de hacer que cese...», aunque, por otra parte, comprende que es difícil pensar que el Consejo de Seguridad pueda desentenderse de las crisis y conflictos que se desarrollan sobre el planeta.

Los problemas éticos que surgen de esos interrogantes se han visto complicados por la entrada en escena, tanto nacional como internacional, del término *seguridad*, de naturaleza difusa y polivalente.

La ambigüedad del concepto de *seguridad* estriba en que representa una «idea negativa» que implica estar seguro «frente a algo», y ese «algo» abarca todos los posibles peligros, interferencias y situaciones, objetivas y subjetivas, que puedan presentarse.

El concepto de *seguridad*, al hacer referencia a una situación en la que se está libre de todo peligro, daño o riesgo, es mucho más amplio que el de *defensa*. En el ámbito que aquí se trata, el concepto de seguridad comprende dos aspectos: la seguridad colectiva y la seguridad nacional.

La seguridad colectiva

La seguridad colectiva se puede definir como el sistema (instituciones, órganos y normas) capaz de regular las relaciones de poder entre los diferentes Estados.

La idea de la necesidad de una seguridad colectiva aparece, posiblemente por primera vez, en 1932, cuando el secretario de Estado norteamericano Henry Stimson declara (ENC) que no todas las naciones tienen derecho al mismo trato imparcial y neutral por parte del resto de la sociedad internacional y que, por tanto, las que originasen conflictos debían ser denunciadas por todos como agresoras.

Esta idea quedó plasmada como principio fundamental de la seguridad colectiva que la Sociedad de Naciones definió en los siguientes términos: «un ataque dirigido contra cualquier Estado será considerado como un ataque a todos ellos», con la finalidad de resistir cualquier agresión y mantener a ultranza la paz en todo el mundo, tomando medidas de carácter económico y, en caso necesario, con el empleo de fuerzas militares.

Hasta aquí la idea de seguridad colectiva se confunde con la de defensa colectiva ante una agresión, pero últimamente el concepto de seguridad colectiva se ha visto notablemente ampliado al quedar definido (Ministerio de Defensa, 32) como: «La seguridad compartida entre las naciones que defienden un orden internacional asentado sobre valores democráticos, la defensa de los derechos humanos, de la libertad, de la justicia, de la igualdad y del pluralismo político», con lo cual la finalidad del mantenimiento de la paz ha sido ampliada a la defensa de una amplia gama de valores, relativos y subjetivos, que vienen a representar una visión entre optimista y utópica del llamado «imperio universal del derecho», con el propósito de crear las condi-

ciones de estabilidad y bienestar necesarios para las relaciones pacíficas y amistosas entre las naciones.

Los problemas éticos relativos al *principio fundamental* de la defensa colectiva aparecen, en algunas ocasiones, al determinar quién es el agresor y en la valoración siempre subjetiva de qué situación o actos representan en verdad y, justicia una agresión y amenaza contra la paz, a pesar de que el término *agresión* haya sido definido por la ONU (14 de febrero de 1974).

Las verdaderas dificultades éticas aparecen con más insistencia cuando se trata de la defensa de los valores a los que se refiere la definición de seguridad colectiva, dado que la política exterior de cada nación percibe la realidad de cada situación no de forma uniforme, sino a través de su propio y particular punto de vista, y con un razonamiento interpretativo influenciado, en mayor o menor grado, por:

- la limitada visión de sus intereses nacionales y no poseer la perspectiva adecuada para fomentar la cooperación internacional;
- los intereses nacionales de carácter estratégico, político, económico y de desarrollo tecnológico;
- la ideología nacional que rige su sistema político;
- la zona geográfica en la que se produce el conflicto;
- los aspectos psicológicos que se derivan de su sistema cultural y que dan lugar a que existan sectores de opinión pública con gran influencia;
- el nivel de las relaciones supranacionales, y, por último,
- la presión de las organizaciones no gubernamentales (ONGs).

Un análisis comparativo entre las situaciones conflictivas que se dan en el planeta y las actividades desarrolladas por el Consejo de Seguridad de la ONU, intervenciones, controles, declaraciones, resoluciones ejecutadas y no ejecutadas, etc., pone de manifiesto el papel difuso que desempeñan las organizaciones internacionales, no sólo en el control de la violencia internacional, sino también en el desarrollo de ese orden social que define la seguridad colectiva y evidencia las diferentes valoraciones de los acontecimientos y la diversidad de criterios al valorar qué situación, principio o valor se debe defender, en qué medida esa situación afecta a la seguridad colectiva y cómo se puede y se debe defender.

La seguridad nacional

El término seguridad nacional (ENC), que es utilizado con suma frecuencia por los políticos como frase retórica para justificar y enmascarar sus objetivos, se puede definir como: «La capacidad de una nación para proteger sus valores internos de las amenazas exteriores»; pero, como se verá a continuación, este concepto tan genérico ha sufrido una notable transformación.

El concepto de *seguridad nacional* tiene su origen en Norteamérica y fue Walter Lippmann el primero que la definió, al escribir en 1943 que «una nación está *segura* cuando no tiene que sacrificar sus legítimos intereses para evitar la guerra y cuando puede recurrir a ésta para defenderlos en caso de amenaza».

El verdadero interés por la *seguridad nacional* aparece después de la segunda guerra mundial y toma carta de naturaleza en la política norteamericana cuando en 1947 el Congreso de Estados Unidos promulga la Ley de Seguridad Nacional, con el objeto de elaborar una política y unos procedimientos de coordinación entre los distintos departamentos mediante un Consejo de Seguridad Nacional en el que se integran representantes de los sectores de exterior, interior y militar.

La importancia que adquiere el concepto de seguridad nacional es tal que a su amparo se crean agencias, comités, centros de estudios, e invade los campos de la universidad y la industria.

Bajo el auspicio del concepto de seguridad nacional se trató de mejorar continuamente las posiciones de poder relativo, en lo militar, en lo económico y en lo político, lo que dio lugar a un aumento espectacular de la máquina gubernamental y a la aparición de grupos de poder que elaboraban y trataban de imponer directrices políticas, basadas en los trabajos y estudios que realizaban.

El Ejército se diseñó al amparo de esas ideas como «un ejército versátil capaz de ser desplegado rápidamente y de gran poder destructor para ser capaz de defender y hacer prosperar los *intereses de seguridad* de los Estados Unidos en todo el mundo, contra una amplia gama de «amenazas potenciales» con una fuerza relativamente pequeña».

La idea de seguridad nacional llegó a convertirse en una obsesión y amplió sus actividades a mejorar la cooperación de las instituciones políticas, a investigar el papel que desempeñaba la burocracia y el público en general, todo ello en un clima de «secreto» por razones de seguridad, que llevó a Laswell a escribir en 1962 (ENC) que el resultado de tales actividades podía ser un «Estado policía» en el que la política estuviese controlada por «especialistas en violencia».

Más tarde, en 1990, es el vicealmirante La Roque, director del Centro de Información sobre Defensa, organización de carácter privado no lucrativo, quien advierte a la Comisión de Economía del Congreso de los Estados Unidos que «los norteamericanos hablan mucho de *seguridad nacional*, pero fuera del Pentágono muy pocos saben lo que significa, aunque todos la consideran necesaria...»; y es que, como ya se ha dicho, la idea de seguridad es evanescente; son innumerables los posibles peligros o interferencias que pueden hacer que se pierda el control del gobierno de una nación que quiere disponer de su propio destino.

Tras esta deshilvanada y apretada síntesis sobre el concepto de seguridad nacional, con la que se ha tratado poner de manifiesto las dificultades éticas

de su interpretación, parece oportuno transcribir (Ministerio de Defensa, 31) las siguientes definiciones que confirman lo dicho:

«El Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional en un documento sobre la defensa de la comunidad, publicado en 1976, dice que Seguridad Nacional es aquella situación de vida en la que no existe amenaza alguna a la soberanía ni a la integridad del territorio y sus habitantes; una situación en la que no existe atentado alguno contra el normal ejercicio de la autoridad ni contra el funcionamiento adecuado de las instituciones; y una situación en que, tanto las actividades públicas como las privadas, pueden llevarse a cabo sin obstáculos que se opongan al logro de los más altos niveles de paz, libertad, prosperidad cultural, cívica, moral y económica.

Quizá el concepto de Seguridad Nacional más adecuado al momento actual pudiera ser definido como «el conjunto de medidas preventivas de disuasión, defensa, control de armamentos y distensión, que adopta un gobierno con la finalidad de garantizar los objetivos e intereses nacionales frente a cualquier crisis e inestabilidad y contra todo riesgo potencial, amenaza y agresión.»

Los problemas éticos de las posibles decisiones en materia de seguridad nacional pueden ser muy grandes, pues, además de la ambigüedad de su propia naturaleza, la realidad muestra a escala mundial una acusada ausencia de relación o comunicación entre los campos de la política y de la ética que, en ocasiones, parecen ignorarse y regirse por criterios y principios dispares.

La valoración ética

La valoración ética, para el almirante francés Lanxade (L'Armement, 5), entraña dos dificultades por el hecho de estar asociada a dos dominios de distinta naturaleza:

- los valores y principios que se deben respetar y defender, y
- los métodos y medios que se deben utilizar o emplear con ese fin,

a los que hay que añadir las dificultades que puedan existir por las diferencias en materia de moral, entre los tipos de sociedades y los sistemas culturales, religiosos y de pensamiento filosófico.

Tomando en conjunto ambos campos y en el ámbito de este trabajo, la valoración ética puede responder al planteamiento de Jean-Claude Mallet (L'Armement, 113), que siente la necesidad de «buscar y definir hasta qué punto las fuerzas armadas pueden utilizarse o intervenir al servicio de objetivos y valores que sobrepasan el marco de la *defensa* y entran en la esfera de la *seguridad* y

aún más allá». Es necesario, dice, hacer un esfuerzo de jerarquización de «fines» y de encuadramiento político y jurídico de las intervenciones militares.

Dando por cierta esa necesidad que en parte está cubierta por la Carta de las Naciones Unidas y sus múltiples declaraciones, convenios, pactos, recomendaciones, etc., el verdadero problema se plantea en la actitud que se adopte ante el «análisis de la situación» y la posterior «decisión», en cuyo proceso lo más importante es, tal vez, el *punto de vista* desde el que se enfoca la valoración ética, pues es posible que bajo ciertas presiones o por la satisfacción de ciertos intereses, que se podrían mantener o defender por otros medios, la «conciencia moral» se muestre insensible a las consecuencias de la acción decidida que, en ocasiones, puede ser injusta e incluso poner en peligro la mismísima «condición humana» de las personas, caso este último en el que no se podrían perdonar errores o descuidos.

La valoración ética se ve afectada a causa de que el punto de vista desde el que se analiza la situación, según algunos analistas, está gravemente deformado por una transposición de valores, entre los que se pueden citar como más evidentes: el predominio de «lo material» sobre «lo humano», y que el «derecho» prime sobre la «justicia».

Un comentario sobre ambos casos puede permitir sacar a la luz, mostrar, sin establecer prioridades jerárquicas, siempre peligrosas y engañosas, algunos de los criterios y principios a los que en cada caso concreto a la luz de la conciencia moral se debe ajustar el razonamiento lógico que resuelva el primer interrogante del problema ético: ¿qué se debe hacer?

Lo material frente a lo humano

Al final de la segunda guerra mundial el pensamiento general de la comunidad internacional, al descubrir la pasada cultura del odio y la intolerancia, sintió la necesidad de volver a «la verdad sobre el hombre», que se plasmó en la Declaración Universal de los Derechos del Hombre, de la que la encíclica *Pacem in terris*, de Juan XXIII, exaltada como realista y valiente por altos organismos internacionales, ofrece un comentario doctrinal de gran actualidad y *criterios de conducta* para los Estados y para la comunidad internacional.

La realidad muestra, sin embargo, cómo esos criterios, aunque se citan y usan con carácter muy genérico, se olvidan o pasan por alto cuando se trata de apreciar o valorar las realidades políticas y sociales a causa de la propensión a dar prioridad a las ventajas tangibles, a las consideraciones materiales y a los criterios económicos que acaban por desplazar lo humano a un segundo plano.

Los intereses económicos, abandonados a su propia mecánica y discurso, y las actividades especulativas constituyen un serio obstáculo para el desarrollo y para crear un verdadero orden económico, pues conducen, en general, a una lucha por el poder, la influencia, el beneficio y la eficacia, que

crean un agravamiento de las condiciones de desigualdad con resultados no equitativos.

Los aparatos burocráticos, por otra parte, con su lógica particular, sólo buscan la funcionalidad y la eficacia, despreocupándose del servicio a los usuarios y llegando, cuando se desconectan de la realidad social, a imponer sus propias ideas, despreciando a las personas.

El progreso técnico por sí solo, aunque se utilice para justificar ciertas actitudes, no garantiza un modelo equilibrado de progreso social que evite los conflictos. En muchos casos, las novedades de la civilización industrial rompen las estructuras de algunos sistemas culturales y aparecen serios conflictos humanos para conservar o transformar instituciones y creencias que si llegan a faltar producen un vacío en el que el hombre se pierde.

«En este desarrollo la tentación se hace tan violenta que amenaza a arrastrar hacia los mesianismos prometedores, pero forjadores de ilusiones. ¿Quién no ve los peligros que hay en ello, de reacciones populares violentas, de agitaciones insurreccionales y de deslizamiento hacia ideologías totalitarias?» (*Populorum progressio*, 11).

En este sentido S. S. Juan Pablo II, en su mensaje «para construir la paz, respeta las minorías», con motivo de la Jornada Mundial de la Paz (enero 1989), formula el principio fundamental en el que se debe apoyar toda organización social:

«El primer principio es la inalienable dignidad de cada persona humana, sin distinciones de su origen racial, étnico, cultural, nacional o a su creencia religiosa. Ninguna persona existe por sí sola, sino que halla su plena identidad en su relación con los demás. Lo mismo se puede afirmar a los grupos humanos.»

Derecho frente a justicia

El derecho prima sobre la justicia; todo se ajusta a la ley, al derecho. Sin embargo, la sujeción al imperio de la ley y del derecho sólo representa el *mínimo de la ética*.

La ley y el derecho, en términos generales y en el marco de este trabajo, se puede decir que muestran lo que «debe ser»; son la respuesta al interrogante: «¿qué se debe hacer?» con poder «vinculante»; pero esta obligación no debe ser coacción o necesidad de actuar como «autómatas», pues al estar dirigidas a seres libres surge la ineludible necesidad de que sea aplicada conforme a *justicia*, que busca la equidad mediante el examen cuidadoso y objetivo de la realidad y exige dos cosas: el reconocimiento de los mutuos derechos y el cumplimiento de los respectivos deberes. Como sentenciaba San Agustín, «Si se abandona la justicia, ¿qué son los reinos sino grandes latrocinios?».

Con la justicia se relacionan como elementos que deben servir de guía para el análisis de la situación y posterior decisión, la verdad, el bien común, la dignidad de la persona humana, el principio de subsidiariedad y la paz, elementos que se comentan brevemente a continuación.

La verdad

La justicia tiene su asiento en la verdad. Pieper define la justicia como «la capacidad de vivir la verdad con el prójimo».

«Esta verdad en las relaciones internacionales *exige* que se reconozca como principio sagrado e inmutable que todas las comunidades políticas son iguales en dignidad natural... cada una de ellas tiene derecho a la existencia, al propio desarrollo, a los medios necesarios para este desarrollo y a ser, fundamentalmente, la primera responsable en procurar y alcanzar lo anterior. El hecho de que algunas naciones aventajen a otras en el grado de cultura, civilización y desarrollo económico, lejos de ser causa lícita para dominar injustamente a las demás, constituye más bien una obligación para prestar una mayor ayuda al progreso común de todos los pueblos. La experiencia muestra que los pueblos son sumamente sensibles, y no sin razón, a todas aquellas cosas que de alguna manera atañen a su propia dignidad. Por último, la verdad exige que los medios de comunicación e información observen de forma absoluta las normas de una serena objetividad y rechazar por entero los sistemas de información que, violando el precepto de la verdad, hieren la fama de cualquier país.» (*Pacem in terris*, 86 a 90.)

La *verdad* es una exigencia moral que tiene sus enemigos en la debilidad, el miedo, la inseguridad, la mal entendida benevolencia, la seducción de la muchedumbre, etc.

Si desapareciese la necesaria exigencia de la *verdad*, se podría llegar a una concepción radicalmente subjetiva del juicio moral, y con ello a una conducta arbitraria que podría ser la base de la fuerza de un poder para imponer y utilizar los medios disponibles en beneficio de los propios intereses.

El bien común

Si la «verdad» es el fundamento de la justicia, una de sus exigencias es el *bien común* (REVISTA GENERAL DE MARINA, abril 1994, 411).

La *justicia del bien común* (en la que los autores modernos engloban la justicia legal, la justicia distributiva y la justicia social) rige normas de «integración» y «subordinación» con arreglo a una jerarquía de valores en orden a lograr unas estructuras sociales, a nivel nacional e internacional, de «coexistencia» y de «cooperación» de cada uno con todos los demás, ajustándose a la «verdad».

La justicia del bien común como norma de conducta obliga a impulsar, defender y desarrollar el «bien común» en cuanto a los elementos que integran su estructura: la paz, el bienestar material y los valores o bienes culturales.

Estos elementos, como en toda estructura, están «coordinados» y «co-determinados», por lo que cualquier carencia o daño en alguno de ellos repercute necesariamente en los otros dos, que quedan amenazados y desequilibrados con tendencia al conflicto.

Los tres elementos citados deben ser considerados como partes de una «unidad» de naturaleza muy compleja, cuya esencia, que rebasa la materialidad de los tres elementos que definen la estructura del bien común, tiene sus presupuestos irrenunciables en la defensa y el respeto de la «dignidad de la persona humana» y en el «principio de subsidiariedad» que debe regir las interrelaciones y prioridades, respetando su estructura.

La dignidad de la persona humana entra en la esencia del bien común, con la exigencia de que la primacía del bien común lo es en tanto y cuanto, sin excepción alguna, se defienda y respete la dignidad de todos y cada uno de los miembros de la comunidad. Esa *dignidad* no es en sí misma un bien particular, sino que, precisamente, por ser esencia del «bien común» no es un bien que posea en exclusiva una persona determinada o algún grupo concreto de hombres, sino que es «común» a todos por el hecho de ser personas.

Así consta, con otras palabras, en el primer «considerando» del preámbulo de la Declaración Universal de los Derechos del Hombre:

«*Considerando* que la libertad, la justicia y la paz en el mundo tiene por base el reconocimiento de la dignidad intrínseca y de los derechos iguales e inalienables de todos los miembros de la familia humana.»

El principio de subsidiariedad orienta la conducta en el sentido de la *ayuda* que cada unidad superior debe prestar a las unidades inferiores o menores en el caso de que éstas no sean capaces de cumplir sus obligaciones o cubrir sus necesidades.

La aplicación del principio de subsidiariedad debe analizarse con sumo cuidado en cada caso concreto. Como notas de carácter general se pueden señalar las siguientes orientaciones:

- La función política del Estado se ajusta al principio de subsidiariedad en cuanto que fomenta, estimula, ordena, suple y completa el funcionamiento, desarrollo y ejercicio libre de las asociaciones, entidades y grupos intermedios, *sin intentar* absorberlos o mediatizarlos, ni inmiscuirse en su constitución interna ni en su régimen de vida.
- El principio de subsidiariedad aplicado a la libertad de información obliga a respetar no sólo la libertad de que cada uno reciba la información que elija, sino también a respetar el derecho a no verse invadido indiscriminadamente por informaciones carentes de honradez.

- En el ámbito internacional postula que las autoridades mundiales no deben abusar de su poder ante las naciones más débiles, ni deben «limitar» la esfera de acción o «invadir» la competencia propia de la autoridad pública de cada Estado. Por el contrario, la autoridad mundial debe procurar que en todo el mundo se cree un ambiente dentro del cual no sólo los poderes públicos de cada nación, sino también las unidades y grupos intermedios, puedan con mayor seguridad realizar sus funciones, cumplir sus deberes y defender sus derechos.
- Por último, señalar que la intercomunicación que existe actualmente en materia económica, cultural y de información hacen más necesaria que nunca la aplicación del principio de subsidiariedad para evitar que se pueda lesionar o ahogar la autonomía propia de cada nación.

La paz

La paz es el elemento esencial y la piedra angular en que descansa y se fundamenta el «bien común».

El mantenimiento de la paz es indispensable para alcanzar y participar en los bienes y valores de la cultura y condiciona el desarrollo del bienestar material. Pero, a su vez, de uno y otro de esos elementos depende la paz, pues el logro o la defensa de alguno de ellos es casi siempre ocasión de conflicto y justificación del uso legítimo de la fuerza.

El mantenimiento de la paz es el lema y la razón de ser, por así decirlo, de las Naciones Unidas; sin embargo, no debe convertirse en un «fin» en sí mismo. En el documento de la ONU denominado «Unión propaz» (3 de noviembre de 1950) la Asamblea General que lo aprobó exponía:

«Tiene plena conciencia de que una paz duradera no se obtendrá solamente mediante acuerdos de seguridad colectiva contra los quebrantamientos de la paz internacional y los actos de agresión, y de que una paz verdadera y duradera depende también del cumplimiento de todos los principios y propósitos establecidos en la Carta..., y especialmente del respeto y la observancia de los derechos del hombre y de las libertades fundamentales para todos y del establecimiento y mantenimiento de condiciones de bienestar económico y social en todos los países...»

Los bienes y valores culturales

Llama la atención que esa toma de conciencia no haga referencia explícita al sistema cultural de cada pueblo, cuando la *cultura* es precisamente el sistema o la estructura que se interpone entre el hombre y su entorno o medio ambiente para garantizar su *seguridad y supervivencia*.

La integración y la solidaridad, continuamente aludidas, son precisamente una «cualidad» de la cultura, que es la que proporciona un arco de posibilidades de orientación de la conducta y un significado del entorno en que se vive, presentándose así como un «mecanismo» de *adaptación* que hace posible la satisfacción de las necesidades humanas, tanto biológicas como sociales.

La lesión o alteración de los sistemas culturales de los núcleos humanos o la falta de respeto a sus valores es, generalmente, una de las causas más frecuentes de conflictos de gran intensidad, violencia y transcendencia. Sobre su importancia escribía, en 1936, Ralph Linton (ENC):

«... lo que el mundo moderno necesita, mucho más que el perfeccionamiento de los métodos de producción e incluso de una distribución más equitativa de sus bienes, es una serie de ideas y valores mutuamente compatibles en los que todos los individuos puedan participar. Acaso aún sea posible realizar esto a tiempo para evitar el colapso que de otra forma parece inevitable. De lo contrario, otra edad de las tinieblas nos aguarda...».

Esa afirmación tan tajante ha quedado atemperada a escala universal; sin embargo, en el marco de los núcleos humanos de escenarios más reducidos el desgajamiento de sus sistemas culturales producen, como se puede observar en muchos casos, esa carencia de ideas y valores que arrastran al vacío o al mesianismo y a los conflictos.

La decisión

Con la decisión se entra en el segundo interrogante del problema ético: ¿qué se debe querer?

La respuesta o «decisión» debe corresponderse con la voluntad positiva o de prosecución del «querer que sí», que debe evitar caer en la tentación de retrasar la ejecución.

El proceso volitivo por el que se llega a a *decisión* está representado por el *logro* o la *evitación* de un fin u objetivo a través de un sistema de medios (algunos de los cuales pueden convertirse en *objetivos próximos*), constituyendo un *tránsito* desde una situación real que se conoce y estima como *imperfecta* a otra futura *más perfecta*, finalidad práctica que se cumple con la *ejecución*.

Las valoraciones que deben conducir a la decisión (REVISTA GENERAL DE MARINA, diciembre 1965, 648) dependen en gran medida de la actitud, talante o «punto de vista» de quienes las realizan.

La actitud que se debe adoptar, aspecto fundamental del proceso de la decisión, es la que corresponde a la elocuente sentencia, famosa en la Edad Media, que expresa, por así decirlo, cuál es la virtud principal del «líder»: «sabio es el hombre a quien las cosas le parecen tal como realmente son»; y esa «reali-

dad» sólo se capta y acepta por medio de la virtud de la *prudencia*, que vincula al sujeto a la medida objetiva de la *realidad* y lo conecta con el ser de las cosas y no se agota con el *conocimiento* de la realidad, sino que lo elabora para adoptar la *decisión prudente* que ha de ejecutarse posteriormente, sin dudar en la decisión y sin vacilar en la ejecución, adecuando los *medios* a los *finés* como si se tratase de una virtud económica (Pérez Olea).

La *prudencia*, por otra parte y en contra de lo que suele parecer y se suele decir, permite al mando y al ejecutivo «la comprensión inmediata de una realidad inesperada que permite tomar una decisión pronta» (Pieper).

Aunque ya se ha tratado la prudencia en otra ocasión (REVISTA GENERAL DE MARINA, abril 1994, 407) merece la pena recordar alguno de sus elementos constitutivos, siguiendo en este caso el magnífico artículo *La teoría de la Dirección y la idea tomista de la prudencia*, de Pérez Olea.

Señala el autor como prerequisites a los auténticos elementos de la prudencia:

- *la falta de prejuicios*: el mando debe hacerse cargo de la realidad exterior tal como es y no como él cree o quisiera que fuese;
- *la experiencia*, esto es, las enseñanzas de la práctica que no pueden ser sustituidas por el recurso a teorías, enseñanzas o doctrinas.

Como elementos o requisitos esenciales de la prudencia describe los siguientes:

La memoria que conecta con el pasado y presenta los acontecimientos reales tal como sucedieron en la realidad pretérita. En este caso y en la actualidad esta memoria incluye la necesidad de información y documentación relativa al hecho que se estudia, prestando atención a no caer en el engaño de destacar que los datos que son favorables a una posición previa y de conceder igual valor a datos diferentes por su naturaleza o por la forma e intención con que se recogieron.

La docilidad, que no es pura humildad sin más, sino el reconocimiento interno de que el hombre será siempre incapaz de conocer plenamente la realidad en que está inmerso, supone también vencer la mentalidad estrecha y cerrada que en el fondo encubre una profunda resistencia a la visión auténtica del mundo exterior, y suele caracterizar al jefe que rechaza iniciativas y sugerencias o al que centraliza en sí toda actividad.

La sagacidad, que suele definirse como «la objetividad ante situaciones inesperadas» y que en términos más coloquiales se identifica con «sangre fría», «instinto de oportunidad», «capacidad de reacción», etc. La sagacidad incluye la *perspicacia*, la *habilidad*, el *ingenio*, etc., cualidades imprescindibles para hacer frente a situaciones nuevas que, además, son complejas, se erosionan y cambian de forma inesperadamente.

La sagacidad es en gran medida un don innato que se puede mejorar con la experiencia y la educación consciente, y que exige una sólida base energética físico-espiritual que se apoye en un organismo sano y con mente despejada.

La *providencia*, posiblemente el elemento más importante de la prudencia, «mira al futuro», permite prefigurar la nueva realidad deseada, ver lejos y anticiparse a los sucesos. La prudencia establece una relación causa-efecto entre la decisión adoptada y la variación prevista de la realidad presente para alcanzar el futuro prefigurado. Pero como quiera que la más prudente de las decisiones no es necesariamente acertada, se debe tener siempre presente la necesidad de estar dispuestos a ajustar continuamente las normas y la acción a la realidad que se encuentra en cambio continuo.

La providencia, que permite descubrir qué es conveniente para el «fin», se completa con la *circunspección*, que considera si lo decidido es conveniente a ese «fin», dadas las circunstancias actuales.

La actitud prudente, en el marco de la «seguridad colectiva», que trata de preservar la existencia de un bien patrimonial esencial, se debe aplicar al valorar las siguientes circunstancias y cuestiones:

- La autenticidad de ese «bien», que se pretende defender o alcanzar, en términos objetivos y en el marco natural en que está encuadrado.
- Si ese «bien» es honesto, justo, posible y necesario para el interés general conforme a usos y costumbres.
- La voluntad colectiva de defender o alcanzar ese bien.
- El nivel de esfuerzo y sacrificio que se está dispuesto a aceptar.
- La posibilidad de éxito y si las misiones y objetivos está bien definidos.
- El daño que se puede producir, no sólo el material de vidas humanas y bienes, sino también en el sistema cultural y económico.
- Si el resultado final esperado es positivo y representa un beneficio.
- La «conciencia social», esto es, si la sociedad en general «se da cuenta» del valor objetivo de ese bien.
- Las contradicciones, no superadas entre «seguridad colectiva» y «seguridad nacional» con tendencia, según amplios sectores, a evolucionar hacia el aspecto «nacional» con detrimento del «orden internacional».

Por último, señalar que frente a la prudencia con que se deben valorar las cuestiones reseñadas se alza la *imprudencia*, que se manifiesta principalmente según dos actitudes: la *precipitación*, que da lugar a decisiones azarosas o no correctas, a causa de ignorar la verdad, formular juicios temerarios o por negligencia; y la *inconsideración* de quienes conociendo la realidad no ajustan su decisión a ella por comodidad, interés u otra causa.

En el campo de la «seguridad colectiva» hay que destacar la *imprudencia* de contemplar el conjunto de la sociedad como si se tratara de una «unidad

psicológica», cuando las aparentes pautas del conjunto responden a esquemas complejos de «conductas de grupos» en los que influyen muchos y variables factores.

Conclusiones

La ética en general estudia la moralidad de las conductas, «del hacer» que, desde el punto de vista objetivo y práctico, puede ser calificado de «bueno» o «malo», en los marcos de la ética personal, la ética profesional, la ética internacional, etc.

La ética del empleo de los ejércitos en conflictos abarca, comprende o se proyecta sobre los tres aspectos que configuran su actividad, esto es, su «papel».

La *misión* debe determinar una «actitud ética», positiva del «deber» de alcanzar la victoria, de someter al adversario, ya sea por el simple hecho del poder potencial que representa la existencia de un Ejército, por su presencia o por medio de la acción.

Esta actitud ética de «querer vencer» puede entrar en crisis cuando se deja de «creer» en la moralidad de los medios utilizados o de los objetivos valiosos que se pretenden alcanzar con la victoria. La crisis en la «actitud ética» se traduce en una pérdida de la tensión y de la tenacidad con que la «voluntad» se dirige hacia la «misión», y con ello aparecen una falta de eficacia y de temple moral.

El uso de la fuerza como medio de cumplir la «misión» de alcanzar la victoria plantea dos problemas éticos:

- el del comportamiento ético de los combatientes que debe ajustarse en todo momento y circunstancias a las normas morales que señalan las «Leyes y Usos de la Guerra», y
- el relativo a las fuerzas puestas en escena que debe ajustarse a los criterios morales de proporcionalidad y causar el menor daño posible, prestando atención a la posibilidad de utilizar «armas no letales», cuestión de palpitante actualidad que puede caracterizar y configurar al ejército del futuro. En cualquier caso, es obligada la exigencia de respetar los tratados, convenios y resoluciones de la ONU aprobados bajo el título genérico de «Desarme».

El fin, la finalidad superior que justifica el uso de los ejércitos, tiene su ética, posiblemente la más conflictiva, en la *moral internacional* que demanda (Fernández, 332) que las relaciones entre los distintos pueblos se realicen conforme a la *justicia* que busca la equidad entre todos los grupos humanos.

En sentido estricto, quienes realizan los «actos morales» o «inmorales» (Fernández, 332) no son los Estados entre sí mismos, ni siquiera los gobiernos que los presiden, sino los hombre que los constituyen.

«La moral internacional es fundamentalmente la moral de los hombres concretos, o sea, de los políticos que rigen los destinos de los Estados». Sin embargo el cúmulo de factores que presionan a los políticos hace que «en consecuencia los sujetos de la moral internacional sean, en efecto, los Estados, más en concreto, los Gobiernos, de modo más directo quienes ostentan el poder, pero en último término afecta a todos los ciudadanos... De aquí la importancia de una educación cívica éticamente correcta, abierta a una convivencia internacional, que pueda facilitar unas relaciones justas entre los pueblos...».

En la actualidad es posible que el sujeto de la moral internacional, un tanto diluido, se haya trasladado al Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, que es depositario virtual de todas las vicisitudes, insuficiencias y conflictos internacionales, con la misión de restablecer el *orden* y dirimir las disputas que pongan en peligro la paz.

A los hombres de Estado, en el marco del Consejo de Seguridad, les afecta la responsabilidad moral de adoptar decisiones que comporten actividades y conductas éticas, apreciando y respetando el derecho de todo pueblo a expresarse y vivir de acuerdo con su patrimonio de cultura y pensamiento.

Sólo el orden moral y unas actividades éticas resultan fundamentales para conseguir el respaldo de la sociedad y el de los propios ejércitos, y ese *orden* sólo se consigue cuando los hechos y las acciones se valoran y comparan a la luz de la *verdad* y de la *justicia*, guiados por la *prudencia* que además proporciona la capacidad para «reconocer toda la realidad inesperada y tomar una decisión pronta», sin caer en la trampa que glosa un famoso dicho chino: «donde hay voluntad de condenar terminan por aparecer las pruebas».

«El hecho de que la idea positiva de la paz sea una utopía inalcanzable, pues cualquier paz no es deseable, no desvirtúa su valor ni que deba ser una aspiración hacia la que deba orientarse la actividad política, buscando en la propia libertad y capacidad humanas los medios para conducir el diálogo que lleve a resolver las desavenencias y aceptar los intereses legítimos de unas y otras comunidades en un *orden moral* auténtico.»

BIBLIOGRAFÍA

- ARON, Raymond: *Paz y Guerra entre las Naciones*. Madrid, 1963.
 CABEZA CALAHORRA, Manuel: *La socialización militar*. Rev. Ejército, núm. 516. Enero 1983.
 CARRILLO SALCEDO, Juan Antonio: *Textos básicos de las Naciones Unidas*. Madrid.
 Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional: *Cuaderno de Estrategia*, núm. 79. «El derecho de intervención en los conflictos». Madrid, 1995.
 Constitución *Gaudium et Spes*, Concilio Vaticano II.
 Enc. *Enciclopedia Internacional de las Ciencias Sociales*, Ed. Aguilar. Madrid.
 Encíclicas: *Pacem in terris*, de Juan XXIII. *Populorum progressio*, de Pablo VI.
 FERNÁNDEZ, Aurelio: *Introducción a la ética*. Madrid, 1986.
 FREUND, Julien: *La esencia de lo político*. Madrid, 1968.

F. GARCÍA MORETÓN

GALBRAITH, John Kenneth: *La anatomía del poder*. Barcelona, 1984.

Ger. *Gran Enciclopedia Rialp*. Madrid, 1972.

GILLIN-GILLIN, John Lewis, y John Philip: *Sociología cultural*. Madrid, 1961.

MAYNTZ, Renate: *Sociología de la Organización*. Madrid.

Ministerio de Defensa: *Política de defensa y seguridad*. Madrid, 1993.

PÉREZ OLEA, Manuel: *La teoría de la Dirección y la idea tomista de la prudencia*, documentación administrativa número 46.

PIEPER, J.: *Justicia y fortaleza*. Madrid, 1968.

PIEPER, J.: *Prudencia y templanza*. Madrid, 1969.

SEXTON, William P.: *Teorías de la Organización*. México, 1977.



EL DERECHO DEL MAR Y SU GLOSARIO (XII)

(Aproximación terminológica al Convenio de Jamaica)

José CERVERA PERY



Mar territorial



El problema del mar territorial es tan antiguo como el propio mar. Hay una definición sin demasiadas complicaciones que lo entiende como «aquella zona de mar sobre la cual el Estado que baña sus costas ejerce un poder de soberanía»; pero este concepto no fue reconocido en la antigüedad, que lo desconoció en absoluto.

La elaboración del concepto y doctrina del mar territorial a través de la historia ha sido estudiada por importantes tratadistas, tanto del siglo pasado como del presente (Pardo, Salas, Riquelme, Negrín, Mozo —citando siempre los de lengua española— y, más modernamente, Sánchez Bustamante, García Arias, Orrego, Illanes, Pastor Ridruejo, Iturriaga, etc.). De sus conclusiones puede colegirse que la idea de un mar territorial perteneciente a un Estado tiene orígenes muy antiguos, aunque fuese en la Edad Media cuando tomara carta de naturaleza, bajo una doble necesidad, política y defensiva, de una parte, y económica, de otra, para los Estados ribereños del Mediterráneo y para los nórdicos y oceánicos.

La historia del mar territorial está ligada a los intentos de fijar su extensión, para lo que no hay un criterio unánime. Los proyectos más serios cristalizan en la Conferencia de la Sociedad de Naciones de La Haya de 1930 y en las dos Conferencias de Ginebra auspiciadas por las Naciones Unidas en 1958 y 1960. La Conferencia de La Haya no llegó a ningún acuerdo. La primera de las ginebrinas —1958— logró una convención bastante completa sobre el tema, pero fracasó en la cuestión de la anchura, igual que fracasó la de 1960 convocada con este objeto. Y al no existir un criterio uniforme, cada Estado vino declarando unilateralmente la distancia que aplicaba a su mar territorial en función de sus necesidades o de sus aptencias.

Prácticamente la totalidad de los países soberanos en la segunda mitad del siglo XIX consideraban la extensión del mar territorial como de tres millas (con la excepción de España, entre otros), pero desde la terminación de la

segunda guerra mundial la opinión cambió, pues muchos países que alcanzaron más tarde la independencia se mostraron partidarios de las seis e incluso se han registrado adeptos a las doce y de amplitudes mucho mayores, como ciertos países iberoamericanos, que determinaron una extensión de mar territorial amplísima (nada menos que de doscientas millas, solapándose así con la zona económica exclusiva); pero la nueva convocatoria de la Tercera Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar vino a unificar criterios y se aceptó de una manera consensuada un mar territorial de doce millas, que es el que figura en el articulado del Convenio de Jamaica.

El Estado ribereño, aunque ejerce plena soberanía en el mar territorial, no es omnipotente en dicho ejercicio, ya que tiene ciertas limitaciones impuestas en interés general de la comunidad internacional. De una parte, puede asumir un derecho de legislación, ya que dicta normas en materia de defensa, orden público, sanitario, fiscal, de navegación y pesca, así como un derecho de jurisdicción que le faculta para conocer y enjuiciar hechos ocurridos en sus aguas, salvo excepciones en buques extranjeros con sus propios tripulantes, y un derecho de reserva de ciertas actividades marítimas, como la pesca y el cabotaje para buques propios; pero tiene que admitir en contrapartida el paso inocente de buques extranjeros, tanto mercantes como de guerra, sin discriminación y sin imposición de gravámenes por dicho paso, si bien en determinados casos puede prohibir el tránsito o estacionamiento en zonas que afecten al interés nacional.

Con respecto a la regulación del mar territorial, en el Convenio de Jamaica se ha clarificado bastante su tratamiento, ya que se trasladó al artículo 2.º de dicho Convenio la tesis mantenida en el de Ginebra de 1958, recogida en su artículo 1.º que afirmaba rotundamente «que la soberanía de un Estado se extiende fuera de su territorio y de sus aguas interiores a una zona de mar adyacente a sus costas, designada con el nombre de mar territorial», para añadir en el artículo 2.º de dicho convenio «que esa soberanía se extiende al espacio aéreo situado sobre el mar territorial, así como al lecho y al subsuelo de dicho mar».

El problema de la anchura —al que no pudo llegarse a un acuerdo en las conferencias de Ginebra de 1958 y 1960— fue, sin embargo, resuelto con asombrosa facilidad en la tercera, pues la extensión de doce millas se consensuó casi de inmediato. El artículo 3.º del Convenio de Jamaica es claro a este respecto:

«Todo Estado tiene derecho a establecer la anchura de su mar territorial hasta un límite que no exceda de doce millas marinas, medidas a partir de líneas de base determinadas de conformidad con la presente Convención.»

En lo que se refiere a la navegación por el mar territorial, el Convenio de Jamaica no introduce grandes modificaciones respecto al derecho tradicional y de las normativas reguladas en el de Ginebra de 1958. La regla general es la

del derecho de paso inocente que sigue definido como «el paso que no sea perjudicial para la paz, el orden o la seguridad del Estado ribereño» (art. 19); pero el artículo 21 contiene una tabla de materias sobre la que el Estado ribereño puede dictar leyes y reglamentos que deben cumplir los buques extranjeros en el mar territorial, garantizando de ese modo su paso inocente. El artículo 20, sin embargo, es taxativo sobre la navegación de submarinos a los que exige su paso en superficie y exhibiendo su bandera. El convenio concede también al Estado ribereño el derecho a exigir a los buques extranjeros en su paso inocente que utilicen las derrotas marítimas y los esquemas de separación de tráfico establecidos por dicho Estado, que puede igualmente establecer las normas necesarias para la prevención, reducción y control de la contaminación marina y la preservación del medio marino.

No es paso inocente, a los efectos del Convenio de Jamaica, el de un buque extranjero que realice en el mar territorial alguna de estas actividades:

a) Cualquier amenaza o uso de la fuerza contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia política del Estado ribereño, o que de cualquier otra forma viole los principios del Derecho Internacional incorporados a la Carta de las Naciones Unidas.

b) Cualquier ejercicio o práctica con armas de cualquier clase.

c) Cualquier acto destinado a obtener información en perjuicio de la defensa o la seguridad del Estado ribereño.

d) Cualquier acto de propaganda destinado a atentar contra la defensa o seguridad del Estado ribereño.

e) Cualquier acto de contaminación intencionada y grave contrario a esta Convención.

f) Cualesquiera actividades de pesca.

g) La realización de actividades de investigación o levantamientos hidrográficos.

h) Cualquier acto dedicado a perturbar los sistemas de comunicaciones o cualesquiera otros servicios o instalaciones del Estado ribereño.

i) Cualesquiera otras actividades que no estén directamente relacionadas con el paso (art. 19.2).

El derecho de paso inocente no impide que el Estado pueda suspender el ejercicio de ese derecho cumpliendo los siguientes requisitos: 1) que sea temporal; 2) que no afecte a todo el mar territorial; 3) que haya razones fundadas; 4) que se publique en debida forma, y 5) que no se haga discriminatoriamente.

Con respecto a la delimitación de mares territoriales entre Estados vecinos o de costas adyacentes, el Convenio de Jamaica dispone que «cuando las costas de dos Estados se encuentren situadas frente a frente, o sean adyacentes, ninguno de dichos Estados tiene derecho, salvo mutuo acuerdo en contra-

rio, a extender su mar territorial más allá de una línea media determinante, de forma tal que todos sus puntos sean equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del citado mar de cada uno de esos Estados». Sin embargo, dicho texto reconoce que esta disposición no es aplicable cuando por existencia de derechos históricos o por otras circunstancias especiales sea preciso delimitar el mar territorial de ambos Estados en otra forma (art. 15).

España promulgó su Ley 10/1977, de 4 de enero, extendiendo a doce millas la anchura del mar territorial de acuerdo con las corrientes que surgían en la Conferencia del Mar y con cinco años de anticipación al Convenio de Jamaica. Nuestro precepto legislativo no es largo, ya que sólo consta de cinco artículos, dos disposiciones finales y una transitoria. El artículo 1.º establece qué es el mar territorial, definiéndolo como una zona de mar sobre la que se ejerce la soberanía del Estado español, de acuerdo a las normas del Derecho Internacional. Los artículos 2.º y 3.º fijan la extensión del mar territorial en doce millas náuticas y el procedimiento para establecer los límites interior (hacia tierra) y exterior (hacia alta mar o los mares territoriales de otros Estados). El artículo 4.º dedica su atención a la regulación del mar territorial en relación con los países vecinos y con aquéllos cuyas costas se encuentran frente a las españolas (cuestiones de delimitación), y el artículo 5.º declara expresamente que esta ley no afecta a los derechos de pesca reconocidos en virtud de convenios internacionales, lo cual es muy importante para un país de las características y usos pesqueros como los de España. La disposición final primera hace una reserva sobre los espacios marítimos de Gibraltar, y la segunda, como la transitoria, confieren al Gobierno la facultad de acomodación con la legislación vigente.

España tiene delimitado por ley su mar territorial con Francia, en virtud del acuerdo de 29 de enero de 1974, en el golfo de Vizcaya, e intentó hacer lo mismo con Portugal, pero hasta la fecha no ha sido ratificado por nuestro vecino. Con Marruecos tampoco ha fructificado un acuerdo y surgen problemas (Ceuta, Melilla, las Chafarinas, los Peñones, etc.). Los dahires de Marruecos, a la luz del Derecho Internacional, son ilegales para la posición española. Ceuta tiene derecho a su mar territorial como cualquier territorio español y tiene también derecho a su salida a alta mar.

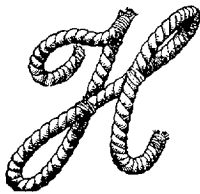
(Continuará.)



EL APOYO LOGÍSTICO INTEGRADO EN LA ARMADA (III)

EL CONCEPTO DE MANTENIMIENTO

Antecedentes



EMOS visto en trabajos anteriores cómo el Análisis de Apoyo Logístico (AAL) es el centro, la base principal del Apoyo Logístico Integrado (ALI), que a su vez se transforma, en la práctica, en la determinación de necesidades y obtención de recursos de apoyo correspondientes a varias actividades logísticas que se conocen como elementos funcionales o elementos del ALI.

Parece conveniente referirnos ahora al principal elemento del ALI, que es el mantenimiento. Verdaderamente nuestro principal objetivo, que es disponer de un buque, sistema o equipo con la disponibilidad operativa deseada, se va a alcanzar con la aplicación de unas determinadas técnicas y con la utilización de unos determinados materiales que restablecerán en lo posible la condición inicial del equipo.

Este conjunto estudiado de normas, de técnicas aplicables o adaptadas a un determinado equipo para asegurar su disponibilidad operativa, es lo que se conocen con el nombre de Concepto de Mantenimiento (CM).

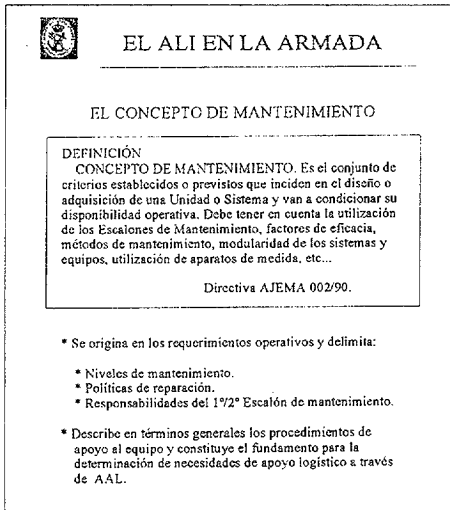


Figura 1.

A los fines del ALI es mucho más interesante la primera de las dos opciones porque nos permite comprender cómo el CM es, de hecho, el centro de todo el proceso ALI.

Así pues, concebido el CM de este modo, es esencial definir previamente el criterio para la reparación que se utilizará, planear el apoyo y proporcionar el fundamento para la definición de los requisitos de carácter logístico e incluso de carácter operativo.

Consideraciones

Antes de establecer el CM se deben tener en cuenta dos importantes objetivos:

- Necesidad de optimizar cada nivel de mantenimiento.
- Minimizar las necesidades de personal especializado.

El Concepto de Mantenimiento es fundamental para definir la mantenibilidad (1) de un equipo. Por ejemplo, si el criterio que se desea seguir es la reparación por reemplazo de módulos, la modularidad del equipo debe ser un requisito fundamental a la hora de decidir la selección de un equipo. De este

(1) **Mantenibilidad:** medida de la facilidad con la que un equipo se puede mantener en una determinada condición de funcionamiento mediante técnicas llevadas a cabo por personal especialmente preparado que utiliza procedimientos y recursos previamente establecidos. La mantenibilidad se puede medir en términos de probabilidad o términos de tiempo medio de reparación (MTTR).

Este concepto se puede concebir o interpretar desde dos puntos de vista, que se proyectan, en cierto modo, en sentidos opuestos:

- Como requisito logístico o como objetivo que se debe alcanzar dentro de un proceso de obtención determinado y, por tanto, establecido antes de la fabricación o adquisición del equipo.
- Como condición o necesidad posterior impuesta por la interacción entre la realidad material de un equipo ya fabricado y la realidad material de nuestras instalaciones de apoyo.

modo, se comprende fácilmente que el CM debe establecerse tan pronto como sea posible, cuando se definan los requisitos operativos. La fiabilidad, la mantenibilidad y las diferentes técnicas de diagnóstico:

- Automáticas.
- Semiautomáticas.
- Manuales.

Son puntos importantes que hay que considerar cuando se estudian las alternativas de equipos puestos a nuestra disposición.

Establecido el CM, el AAL nos llevará a identificar las tareas de mantenimiento y su frecuencia, el personal y su nivel de preparación y los equipos de medida necesarios. El análisis FMECA (2) nos ayudará a

determinar los modos de fallo que pueden presentarse y la repercusión que van a tener en la disponibilidad del equipo. El proceso RCM (3) nos permitirá concentrar nuestros esfuerzos en aquellos fallos que van a ser más probables o que sean verdaderamente rentables prevenir. El análisis LORA (4) nos llevará a conocer en qué nivel deben efectuarse las operaciones de mantenimiento, atendiendo o no a consideraciones de coste, una vez que se han establecido los medios apropiados de diagnóstico:

- Puntos de comprobación.
- Condiciones de accesibilidad.

Según las distintas alternativas de comprobación, podemos considerar:

- Equipos desechables después del fallo.
- Utilización de medidores integrados en el equipo (BITE) (5).
- Utilización de equipos de prueba externos.
- Comprobación automática o semiautomática del equipo (ATE).
- Comprobación manual.

(2) FMCA (*Failure Modes Effects and Criticality Analysis*).
 (3) RCM (*Reliability Centered Maintenance*).
 (4) LORA (*Level of Repair Analysis*).
 (5) BITE (*Built in Test Equipment*). ATE (*Automatic Test Equipment*).

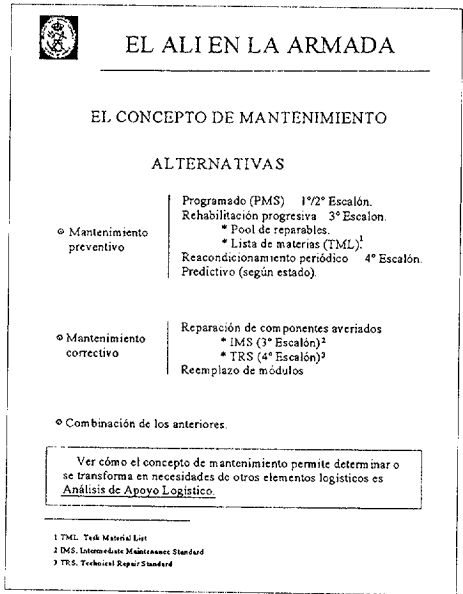


Figura 2.

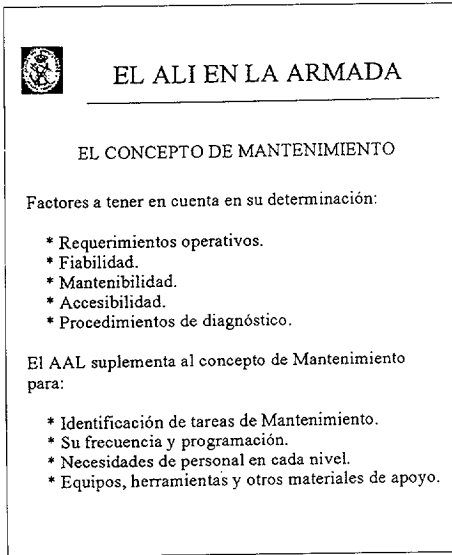


Figura 3.

Todas estas cuestiones están relacionadas con el equipo que queremos obtener y deben mencionarse en el correspondiente pliego de prescripciones o especificación técnica.

En la Armada el CM se materializa en dos grandes *tipos* de mantenimiento:

- Mantenimiento Preventivo.
- Mantenimiento Correctivo.

Los otros tres *tipos* de mantenimiento que se mencionan en el Reglamento de Mantenimiento:

- De comprobación.
- De rehabilitación.
- De modificación (Instrucción 002/90).

Éstos podrían considerarse incluidos en los anteriores. Además de estos tipos de mantenimiento, la Instrucción de AJEMA 002/90 define y establece los siguientes *métodos* de mantenimiento:

- Obras de gran carena.
- Inmovilizaciones periódicas.
- Reparaciones incidentales.
- Mantenimiento continuo.
- Rehabilitación progresiva.
- Mantenimiento por síntomas.
- Mantenimiento por fiabilidad.

Esta clasificación atiende tanto a los métodos de mantenimiento propiamente dichos como a los períodos del ciclo de vida del buque en el que habitualmente se aplican.

La incorporación a la Armada de unidades de procedencia norteamericana ha ido provocando la asimilación de nuevos tipos y métodos de mantenimiento que conviene considerar.

Dentro del tipo de Mantenimiento Preventivo, el Subsistema de Mantenimiento Programado (PMS) es el más conocido y el que más problemas plantea a las dotaciones cuando no está bien estudiado y definido. El problema aparece cuando no se pueden efectuar los mantenimientos, bien por falta de

materiales (equipos de medida o repuestos) o bien por falta de documentación o de personal técnico suficientemente preparado. Por este motivo, el PMS debe tender hacia lo estrictamente imprescindible; en especial, debe reducirse a comprobaciones que permitan conocer la condición o el estado en el que se encuentra el equipo (tendencia hacia el mantenimiento predictivo).

La rehabilitación progresiva consiste en el reemplazo programado de equipos y componentes, cuyo desgaste se puede advertir antes de que llegue a producirse la avería, procediendo a su rehabilitación (6).

Para garantizar la disponibilidad operativa, este método de mantenimiento de tercer escalón obliga al cambio de equipos o componentes a plazo fijo, estén o no averiados. Este método es muy efectivo, pero también muy caro, como cualquiera puede imaginar. La tendencia en los buques que lo tienen implantado es llevarlo a cabo, pero siguiendo la técnicas «según estado».

La rehabilitación periódica supone prácticamente el *overhaul* del equipo y, por tanto, normalmente se lleva a efecto en el cuarto escalón.

Estos tipos y métodos de mantenimiento se ven sometidos con el paso del tiempo a un proceso de lógica evolución debido principalmente a:

- Los resultados de la experiencia práctica.
- Las nuevas tecnologías aplicadas al mantenimiento.
- La calidad de los nuevos materiales.
- La limitación de recursos.
- Las limitaciones de personal, tanto cuantitativas como de carácter técnico.

Por ello, es necesario determinar los requisitos de mantenimiento de un equipo mediante la aplicación de las técnicas RCM, ya mencionadas, y aplicarlos según criterios OCBM (7).

El RCM, o Mantenimiento por Fiabilidad, es un mantenimiento preventivo programado en función de la frecuencia e importancia de los fallos de los sistemas y equipos (Directiva 002/90).

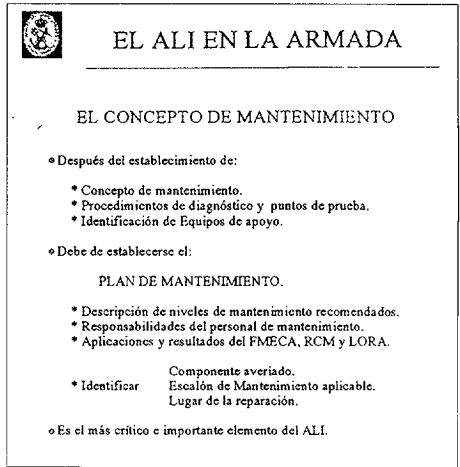


Figura 4.

(6) Instrucción AJEMA 002/90.

(7) OCBM (*On-Condition Based Maintenance*).

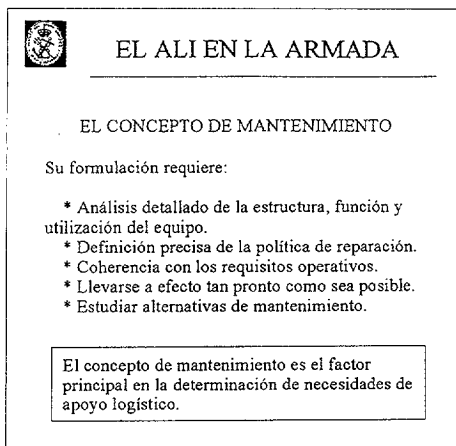


Figura 5.

Esta técnica de Mantenimiento Preventivo se aplica para evitar los fallos más probables o que pueden tener una incidencia más negativa en el cumplimiento de la misión del equipo (por tanto, un efecto considerable en la del buque).

El Mantenimiento por Síntomas, según estado, se basa en la observación de los parámetros fundamentales de funcionamiento de los sistemas y equipos (Directiva 002/90).

Este método trata de evitar el fallo que se comprueba inminente o potencialmente cercano, según se deduce del alejamiento de «lo normal» de

ciertas variables o parámetros críticos del equipo.

Estos parámetros o síntomas a tener en cuenta varían según la naturaleza del equipo:

- Vibraciones.
- Análisis de partículas.
- Temperaturas.
- Efectos eléctricos.
- Otros efectos físicos.

Este tipo de mantenimiento, aplicado a buques, propicia la fabricación de equipos con sensores automáticos instalados y la utilización de sistemas de transmisión automática de los datos obtenidos para su análisis en instalaciones terrestres. Éste es sin duda el camino hacia una mayor rentabilidad económica de las operaciones de mantenimiento y disponibilidad operativa de los equipos, motivo por el cual parece un camino inevitable que debemos estar dispuestos a seguir.

El otro gran tipo de mantenimiento, el Correctivo, también tiene componentes en todos los escalones. El correspondiente a la dotación del buque será siempre de menor entidad, habida cuenta de las capacidades limitadas del personal y de los medios disponibles, aunque orientado a reparaciones de daños que garanticen la supervivencia de la unidad. Por este motivo, y por la facilidad de su ejecución, cobra especial importancia el Mantenimiento Correctivo por reemplazo de componentes modulares que posteriormente habrán de ser reparados en cadenas montadas al efecto. Esta forma de mante-

nimiento, que parece muy eficaz, resulta cara y debe limitarse a los equipos de importancia considerable para el cumplimiento de la misión.

A modo de resumen, un Concepto de Mantenimiento de carácter general, aplicable en la Armada y, por tanto, útil para la redacción del Plan de Apoyo Logístico Integrado (PALI), podría ser el siguiente:

- Operaciones de Mantenimiento Preventivo y Correctivo repartidas en cuatro escalones.
- Mantenimiento Preventivo de primer escalón mínimo y reducido a pequeñas comprobaciones, orientadas a conocer el estado del equipo, y reparaciones de daños suficientes para asegurar la supervivencia del buque.
- Utilización del concepto operador-mantenedor y, dentro de éste, máxima utilización del concepto de reparación por reemplazo de componentes modulares y normalizados.
- Mínimas necesidades de personal.
- Mantenimiento Correctivo de tercer y cuarto escalón concentrado en períodos de inmovilización periódica.
- Máxima utilización del segundo y tercer escalón de mantenimiento.
- Implantación progresiva del mantenimiento, según estado, mediante la adquisición de la tecnología y la adopción de los modelos existentes de Mantenimiento Predictivo.
- Máxima utilización de BITEs y ATEs.
- Utilización del método de rehabilitación progresiva, teniendo en cuenta el estado del equipo limitado a los sistemas GRES (8) 4 y 5.
- Utilización de rutas de desmontajes previamente estudiadas y establecidas.
- Accesibilidad garantizada a los puntos de mantenimiento y desmontaje.

Conclusiones

El Concepto de Mantenimiento es el elemento más crítico del ALI, ya que tiene una influencia considerable en el resto de los elementos funcionales logísticos.

El Concepto de Mantenimiento, unido a los requisitos de fiabilidad y mantenibilidad, impone procedimientos de diagnóstico, del que se deducirán las necesidades de puntos y equipos de medida y prueba, el adiestramiento del personal, herramientas y, en general, todo el aprovisionamiento inicial.

(8) GRES (Grado de Esencialidad). Instrucción AJEMA 006/92.

El Concepto de Mantenimiento debe establecerse como requisito para minimizar el futuro esfuerzo logístico. Para ello, es necesario efectuar consideraciones sobre coste del ciclo de vida que ayuden a la adopción de decisiones durante el proceso de selección de un equipo.

El Concepto de Mantenimiento es una consecuencia de los requisitos operativos del equipo y define principalmente:

- Los niveles de mantenimiento que serán necesarios.
- La política de reparación.
- La asignación de responsabilidades de mantenimiento.

Aurelio FERNÁNDEZ DIZ



BIBLIOGRAFÍA

- ARMADA: Directiva AJEMA 002/90: *Criterios doctrinales para el Apoyo Logístico.*
Instrucción AJEMA 001/91. *El Mantenimiento en la Armada.*
Reglamento de Mantenimiento para la Fuerza Naval e Instalaciones de Apoyo .1981.
DOD: MIL-STD-1388-1A.
WALTER FIN: *Integrated Logistics Support.*
RICHARD, J. A.: *The Kelstein and Design Engineering Link.*

ANÁLISIS SOBRE LA GESTIÓN Y EL CONTROL DE LA CONFIGURACIÓN

Introducción



CTUALMENTE nadie pone en duda en la Armada que la Configuración es el pilar sobre el que se asienta cualquier sistema de gestión de los buques, unidades e instalaciones (BUIs); de ahí la importancia de mantenerla perfectamente actualizada. Por ello, hace ya algún tiempo y con un poco más de optimismo, me sentí motivado

a escribir un artículo sobre el tema (1). Transcurridos unos años, y a pesar del esfuerzo de algunos, se puede deducir del contenido de este comentario que mi optimismo ha evolucionado en sentido negativo.

Debo manifestar, con todo rigor, que lo único que me ha impulsado a hacer un nuevo comentario sobre el mismo tema no tiene más objetivo que intentar resolver este problema tan complejo e importante para la Armada.

Sin más preámbulos paso a exponer mis puntos de discrepancia y soluciones posibles al Control de la Configuración.

Buques en construcción

La gestión de la configuración, o proceso de elaboración, comienza en la fase conceptual de diseño de una unidad; iniciándose con la Configuración Logística Básica (CLB), de acuerdo con el orden establecido en el nomenclátor de material con los Subgrupos de Coste (SGCs) aplicables. Se continúa por el contratista su desarrollo durante la fase de construcción, con la supervisión de la ICO correspondiente y la sección de Coordinación de Apoyo Logístico Integrado (CALI), conforme a lo ordenado en las instrucciones 05/84 y 02/85 del AJAL y la 06/92 del AJEMA. Esta Configuración, elaborada sobre la base de datos CORAL, puede considerarse aceptable hasta la entrega del buque a la Armada, con las observaciones siguientes:

(1) REVISTA GENERAL DE MARINA, enero 1993.

Durante la construcción de un buque sólo se cargan en la base de datos CORAL del 34 al 40 por 100 de APLs correspondientes a sistemas y equipos instalados en dicho buque, figurando en los demás equipos como pendientes de COSAL. Esto, en principio, no sería un problema significativo si cada vez que se recibiese el COSAL de la Marina estadounidense y la elaboración del resto de APLs pendientes por la sección de Material y Cargos de la DAT, se continuara actualizando la configuración en CORAL. Sin embargo, por incomprensible que resulte, esto no se hace. De este modo, la utilización de CORAL para cualquier tipo de consulta o gestión relacionada con aprovisionamiento se ve reducida al 50 por 100, o menos.

Debido a esta anomalía, cuando es necesario validar el Árbol de Elementos Configurados (AEC) de alguno de los buques incluidos en CORAL con el COSAL de dicho buque, las discrepancias normalmente superan a las coincidencias. Esta situación quedaría subsanada si por la sección de Material y Cargos de la DAT, una vez entregados los buques a la Armada, se continuara facilitando al astillero de apoyo copia de los COSALES recibidos de la Armada norteamericana y del resto de APLs pendientes de COSAL, para actualización de la Configuración en CORAL.

La mayoría de sistemas y equipos de armas y electrónica procedentes de los Estados Unidos que se instalan en los buques sufren durante su fabricación o la construcción del buque algún tipo de modificación. Los cambios introducidos en cada equipo figuran en el módulo «D» de CORAL (cambios a la Configuración), así como los cambios no introducidos y otros que están en estudio (TBD) para determinar su introducción. Esta información se considera suficiente, pero no la del módulo «D» (documentación particular de un Elemento Configurado [EC]) dado que cada una de las modificaciones introducidas en un equipo del módulo «B» origina los cambios correspondientes en los manuales técnicos de dicho equipo en el módulo «D». Estos cambios en los manuales no son reflejados convenientemente, figurando, en la mayoría de los casos, sólo el último cambio introducido en cada manual y desconociéndose el número de cambios anteriores introducidos. De este modo no se puede precisar con exactitud si la configuración de los manuales técnicos se corresponde con la de los equipos que apoyan.

Ante esta situación, considero necesario que se relacionen los cambios en CORAL de los manuales técnicos con la misma precisión que los cambios en los equipos, de modo que se especifiquen los que han sido introducidos, los no introducidos y los pendientes.

También se observa que en muchos equipos de las listas A y C faltan datos. Debería, por parte de la Armada, durante la construcción facilitarse al contratista la máxima información disponible sobre ellos, tal como denominación del equipo, marca, modelo, tipo, número de serie, cambios efectuados, APLs, NSN, *part number*, fabricante, código fabricante, suministrador, pedido, cantidad instalada, local, relación de manuales técnicos, MIPs, MRCs, etc.

Buques en servicio

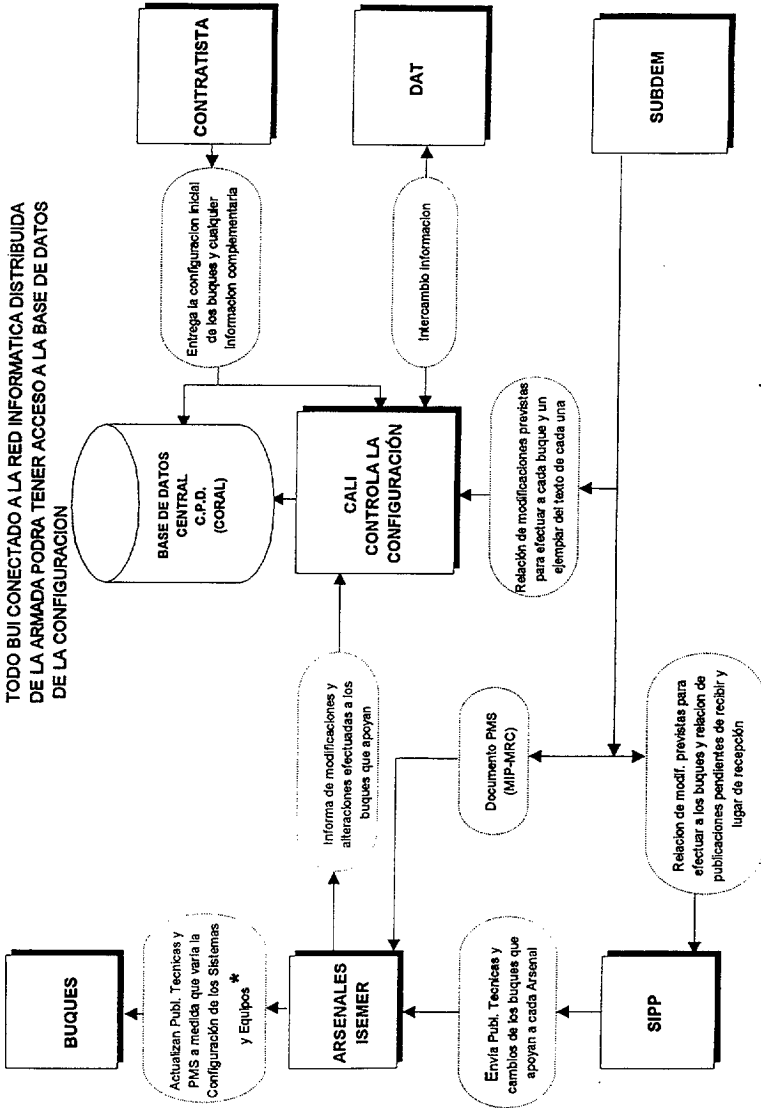
A la entrada en servicio de las unidades es cuando comienza realmente lo que se denomina Control de la Configuración, el cual debe continuar durante el ciclo de vida. Hasta aquí, y sin que con esto se reste importancia a las observaciones ya indicadas, pues con su resolución se habría logrado un gran avance, consideraba aceptable la elaboración de la Configuración. Pero es a la entrada de los buques en servicio, y a la vista de los resultados, cuando comienza a perder fiabilidad la Configuración, llegando a una situación de *descontrol*, aunque esta opinión pueda no ser compartida.

En la fase de servicio de las unidades, y de acuerdo con lo ordenado en las instrucciones 05/84 del AJAL y la 06/92 del AJEMA, es la sección CALI la responsable de asignar Marcas Funcionales (MF) a los equipos que se incorporan e instalan en los buques. Son varios los equipos que se incorporan al buque después de su entrega a la Armada sin que se informe convenientemente al CALI de su instalación para asignación de las marcas funcionales correspondientes. Posteriormente, el CALI debe informar al astillero de apoyo para su inclusión en el Árbol de Elementos configurados en CORAL y a la sección de Material y Cargos de la DAT, que elaborará el APL correspondiente, si es que no lo tiene, y la inclusión en el COSAL de dicho buque.

Es necesario promulgar una nueva instrucción para actualizar la 05/84 del AJAL, pero de cualquier modo tampoco se cumple todo lo ordenado en dicha instrucción. Sin una información adecuada no es posible ejercer ningún tipo de control. Para corregir estas anomalías, las jefaturas industriales de los arsenales e ISEMER deberían informar puntual y exactamente al CALI de todas las alteraciones efectuadas a los buques que apoyan. El gráfico número 1 muestra un esquema de cómo debería establecerse el flujo de información entre todos los involucrados en el Control de la Configuración, con pequeño resumen de las misiones de cada uno.

De acuerdo con lo ordenado en la Instrucción 02/85 del AJAL, es el astillero de apoyo, previos contratos contractuales, el responsable de ejercer el Control de la Configuración para los buques incluidos en la base de datos CORAL y que comprende al grupo de combate, patrulleros clase *Serviola*, *Hespérides*, *Marqués de la Ensenada* y *Patiño*. En el resto de los buques, por sorprendente que resulte, no se ejerce control de la Configuración. Esto, en teoría, da la impresión de que tenemos resuelto al menos el control de la Configuración para los buques incluidos en CORAL, pero la realidad es que no se han alcanzado los objetivos previstos.

El astillero de apoyo, en cuanto al Control de la Configuración de los buques incluidos en CORAL, sólo elabora y remite a la Armada un ejemplar de cambio al libro de información general del buque y libreta guía de tuberías de aquellas modificaciones que requieran un estudio de análisis de *Shipalt*, así como la actualización de éstas en CORAL. Del resto de modificaciones que



* Esta función deberá realizarla el Asilero de Apoyo en los buques que tenga asignado el Control de la Configuración

Gráfico núm. 1.

no requieren dicho estudio, como son la mayoría de Ordalts (OA), Field Changes (FC), ECPP, etc., sólo introduce en CORAL los datos que recibe a través del informe *Configuration Accounting Report* (CAR). Estos datos únicamente consisten en el número y tipo de modificación (OA, FC, ECP) que se introdujo en determinado equipo, debido a que el informe (impreso) CAR no contempla más apartados para incluir toda la información derivada de una modificación.

Sistemáticamente, el astillero de apoyo, al actualizar en la base de datos CORAL todas estas modificaciones, pone «No afecta» en los apartados destinados a manuales técnicos, documentación de aprovisionamiento y mantenimiento, planos, etcétera.

Esto realmente no es cierto, todas estas modificaciones generan cambios a los manuales técnicos, todas incorporan al menos una APL y, generalmente, suelen modificar o crear una MIP o MRC. Si a esto añadimos que el astillero de apoyo no introduce los cambios a los manuales técnicos que originan dichas modificaciones, ni entrega los nuevos manuales cuando el cambio lo requiere, ni da ninguna directriz relacionada con la documentación de aprovisionamiento y de mantenimiento, entonces no controla ni actualiza la Configuración. Básicamente, el Control de la Configuración consiste en la ejecución de todas estas funciones de acuerdo con lo ordenado en las Instrucciones del AJAL 05/84 y 02/85. Resulta, por tanto, que la función que ejerce el astillero de apoyo sobre el Control de la Configuración se reduce aproximadamente a un treinta por ciento o menos. Pienso que no se puede ser tan optimista y creer que existe un Control de la Configuración fiable y eficaz.

Posiblemente, hoy en día, el mayor problema con que se enfrentan los buques en cuanto al Control de la Configuración es la poca confianza que tienen en que los manuales técnicos sean los adecuados a los equipos instalados y reflejen con sus cambios exactamente las modificaciones introducidas en los equipos que apoyan; esto también es aplicable a la documentación de mantenimiento y aprovisionamiento.

Cuando se tratan temas relacionados sobre el Control de la Configuración, en el apartado de manuales técnicos se pasa la hoja; dando por hecho que todo está perfecto, como si nos encontráramos en la Marina de los años cuarenta o cincuenta, cuando cada buque contaba sólo con una docena de manuales, que apenas se utilizaban, pues cuando el equipo dejaba de funcionar se pasaba a manual, o se agitaba y todo seguía funcionando. Hoy ya no se puede improvisar, las nuevas tecnologías ya no nos permiten estos «lujos». Debemos valorar y dedicar más atención a la documentación de apoyo, puesto que para la reparación, utilización, mantenimiento y aprovisionamiento de un equipo o sistema, en la mayoría de los casos se hace uso de un volumen de documentos que supera al del propio equipo o sistema, y su utilización y manejo rivaliza a veces en complejidad con la del propio equipo.

Debido a los anomalías indicadas, la documentación técnica, de mante-

nimiento y aprovisionamiento en la base de datos CORAL, salvo raras excepciones, no se actualiza y esto se debe en parte a que el impreso CAR, como ya se indicó, no es adecuado para informe de fin de modificación. Este impreso tuvo su origen en los acuerdos MOSC con la Marina de los Estados Unidos, con el fin de que las jefaturas de mantenimiento a través de RESHIPLO informaran a GIBS & COX de las modificaciones efectuadas en los sistemas y equipos de armas y electrónica procedentes de la Armada americana, instalados en las fragatas de la clase *Baleares* y corbetas clase *Descubierta* para su inclusión en la sección I (equipos) de la *Master Equipment List* (MEL) de dichos buques, ejerciéndose, de este modo, al no disponer de otros medios, como Control de la Configuración en cuanto a modificaciones introducidas en los sistemas y equipos. Pero como lo referente a la sección II de dichas MELs, correspondiente a documentación, no les afectaba para nada, incluían todos los manuales y cambios conforme a la Configuración de los sistemas y equipos instalados en los buques norteamericanos. Lo que confirma que no es un informe adecuado de fin de modificación para el Control de la Configuración. Un informe de fin de modificación, además del tipo y número de las modificaciones introducidas en un equipo, debe incluir los manuales afectados, el número del cambio que se debe introducir a cada manual, APLs incorporadas y sustituidas, MIPs y MRCs afectadas, planos y el suficiente espacio en observaciones para anotaciones de equipos que puedan incorporarse o darse de baja.

El gráfico núm. 2 muestra un impreso que reúne todas estas condiciones, con la ventaja de que se tiene que rendir con carácter preliminar si no se ha actualizado en su totalidad la Configuración como consecuencia de una determinada modificación, de modo que el controlador de la Configuración conoce en cada momento el estado exacto de la misma. Sería, en mi opinión, una buena solución poner dicho impreso en circulación en sustitución del mencionado CAR; así quedarían resultas, sin duda, muchas de las deficiencias actuales sobre el Control de la Configuración, ya que contiene los datos necesarios para todos los involucrados en la Configuración. Este impreso debería rendirlo el área de buques (antiguo ramo) correspondiente a cada arsenal de apoyo e ISEMER, a través de la Jefatura Industrial, independientemente del escalón de mantenimiento que realice la modificación.

Es casi normal, en reuniones sobre el Control de la Configuración, no contar en estos debates con la Sección de Información, Planos y Publicaciones de la DIC (SIPP), cuando debería ser este organismo el más comprometido en las acciones sobre el Control de la Configuración. No se puede prescindir de la información, y menos precisamente el organismo encargado de su recopilación, de acuerdo con lo ordenado en la Instrucción 04/83 del AJAL. Es evidente, por tanto, que mientras no se valore y potencie esta sección con personal profesional suficiente y adiestrado en la recopilación, manejo, informatización, distribución, seguimiento y archivo de las publicaciones técnicas, no conseguiremos los objetivos óptimos del Control de la Configuración.

ARMADA ESPAÑOLA

JAL - DIC

PRELIMINAR Nº. .../...
 INFORME DE FIN DE MODIFICACIÓN (*)
 DEFINITIVO Nº. .../...

ARSENAL: CLASE DE BUQUES:.....
 BUQUE: SISTEMA/EQUIPO.....
 MARCA FUNCIONAL: Nº. MODIFICACIÓN: FECHA FINAL:.....
 BREVE DESCRIPCIÓN DE LA MODIFICACIÓN:.....

ACTUALIZADA LA CONFIGURACIÓN:	SI	NO	N/A	(1)
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
ACTUALIZADOS LOS MANUALES TÉCNICOS:	SI	NO	N/A	(2)
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Nº. MANUALES AFECTADOS				Nº. CAMBIOS
.....			
.....			
ACTUALIZADA LA DOCUMENTACIÓN MANTENIMIENTO:	SI	NO	N/A	(3)
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
M.I.P.'S AFECTADAS				M.R.C.'S AFECTADAS
.....			
.....			
ACTUALIZADA DOCUMENT. APROVISIONAMIENTO:	SI	NO	N/A	(4)
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
APL'S AFECTADAS:.....				
ACTUALIZADOS LOS PLANOS DEL BUQUE:	SI	NO	N/A	(5)
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Nº. PLANOS AFECTADOS:.....				

(*) Los informes serán correlativos dentro del año para cada Arsenal. Cuando a un informe Definitivo le haya precedido uno Preliminar, este último llevará el mismo nº.

(1), (2), (3), (4), (5) Acciones a seguir por la Jefatura Industrial Técnica del Arsenal que inspeccionó las Obras, de existir alguna de las llamadas en Negativo:

- (1) Informar a la Sección encargada del Control de la Configuración (Astillero de Apoyo o CALI) para su actualización.
- (2) Informar a la Sección de Publicaciones del Arsenal de Apoyo, de las Publicaciones y cambios necesarios para su actualización, de acuerdo a la nueva configuración del equipo.
- (3) Informar a la Sección PMS del Arsenal de Apoyo para que facilite las MIP's y MRC's requeridas.
- (4) Informar a la Sección de Material y Cargos de la DAT para que facilite las APL's a que diere lugar.
- (5) Unir los planos de modificación al plano original afectado.

Cuando en alguna de las llamadas (1) a (5) se rellene el NO, se procederá conforme a lo ordenado, informando a la DIC-CALI de las medidas adoptadas, cursando un nuevo impreso en el plazo más breve posible cuando se hayan solucionado todas las llamadas en NO.

Destinatario: DIC-CALI y los que correspondan, de acuerdo con las llamadas (1) a (4).

Fecha .../.../..... FIRMA JEIN

Gráfico núm. 2.

El Control de la Configuración, para desarrollarlo de forma eficaz, requiere ciertos conocimientos de los buques actuales, así como experiencia en el apoyo logístico y publicaciones para conocer las prioridades y necesidades más apremiantes de los buques. En las reuniones y debates sobre el Control de la Configuración se suele insistir demasiado en la actualización de los planos, mientras que, como se indicó anteriormente, cuando se trata de los manuales técnicos se desconoce casi por completo su importancia y complejidad, ya que los planos y esquemas que verdaderamente son motivo de consulta continua e imprescindible están incluidos en los manuales técnicos de los equipos y sistemas. Lo que realmente le interesa al buque es que le mantengan actualizados los manuales técnicos, así como la documentación de aprovisionamiento y mantenimiento. Los planos estructurales apenas son motivo de consulta a bordo. Bastaría para su actualización unir al plano original una copia del plano que acompaña al expediente de la modificación y, de este modo, ahorraríamos además mucho dinero.

Cuando la universidad se orienta y abre a nuevas profesiones para conseguir mayor eficacia en el desarrollo hacia el futuro, de modo que cada individuo se especialice en un cometido específico, resulta que aquí todo el mundo vale para todo. Esto no es normal, ni lo más conveniente para el servicio. Las personas pueden ser muy competentes desarrollando determinados trabajos, pero en otros puede que no reúnan las condiciones y capacidades requeridas. Por esta razón, el personal con destino en una sección como la SIPP, en puestos relacionados con el Control de la Configuración, y los responsables de efectuar cualquier tipo de validación, deberían previamente recibir el adiestramiento adecuado. No se comprende que alguien pueda ser designado para realizar una validación si antes no ha recibido los conocimientos que esto requiere; de cómo se desarrollen estas funciones va a depender en gran medida la eficacia de las unidades, por lo que pienso que aquí no se puede improvisar. En la Marina norteamericana disponen de equipos con experiencia y adiestramiento para desarrollar estas funciones tan importantes. Cuando nos encontramos con anomalías sobre el Control de la Configuración se suele recurrir al tópico de que para esto hace falta mucho dinero. Pero no es una cuestión de dinero: sería suficiente crear en cada arsenal de apoyo una sección dedicada al Control de la Configuración, documentación técnica y validaciones, para cuya dotación bastarían tres o cuatro profesionales, previo adiestramiento para tal función.

Creo que en todo lo que implica el Control de la Configuración no se le está prestando a los buques el apoyo adecuado, por lo menos se puede mejorar. Con frecuencia, en debates sobre este tema, unos opinan que todo va muy bien; los más pesimistas, entre los que me incluyo, opinamos en que más o menos estamos en el punto de partida; otros «no saben o no contestan». Si tomamos como referencia los resultados, nos encontramos que:

- Cuando se efectúa una validación a un buque *in situ* con el listado del Árbol de Elementos Configurados, extraído de CORAL y el libro de cargo COSAL, resulta que las discrepancias entre ambos son escalofriantes. No cabe la menor duda que aquí algo falla. Cuando el CEVACO pretende efectuar la validación de un buque determinado y solicita que se le facilite un listado actualizado de la documentación de la base de datos CORAL, suele ocurrir que dicha base de datos, en lo que se refiere a la documentación de apoyo a los equipos y sistemas y por las razones que anteriormente se indicó, está prácticamente como cuando se entregó el buque a la Armada. ¿Dónde está, entonces, el Control de la Configuración? Cada cual que saque sus conclusiones, pero, en mi opinión, algunas medidas habrá que adoptar.
- El astillero de apoyo no es destinatario de ningún tipo de documentación relacionada con las modificaciones en los buques y, por tanto, no puede ejercer ningún tipo de control sobre ella, a excepción de la que elabora, como ya se indicó, con los estudios de análisis de *Shipalt*. Pero esto es sólo una mínima parte en lo que consiste el Control de la Configuración. La Armada debería contar con una sección dedicada al Control de la Configuración para actualización de toda la documentación de apoyo y prestar puntual y cumplidamente cualquier requerimiento por parte de un buque relacionado con la Configuración cuando lo solicite, amén de lo indicado anteriormente sobre las validaciones.
- Se ha elaborado por el CALI de la DIC un programa denominado CONFI para implantar en un módulo del proyecto *Santa María*, y de este modo ejercer dentro de cada arsenal un Control de la Configuración de los buques que apoya. Este programa, además de incluir el Árbol de Elementos Configurados de dicho buque en el Parte de Mantenimiento Mecanizado (PMM), incorpora los datos más significativos de la base de datos CORAL para el Control de la Configuración de cada buque. El motivo de reducir estos datos es evitar el exceso de carga en los ordenadores (PCs) de los buques. No obstante, se consideran suficientes para ejercer un control eficaz de la Configuración. Este programa permite al buque ver las discrepancias en la Configuración, y automáticamente genera un parte de discrepancias similar al del gráfico número 2, que debe ser remitido al arsenal de apoyo para actualización de la Configuración, dado que los buques sólo tienen opción a consulta. Este programa ya está implantado en plan experimental en algunos buques del arsenal de Cádiz, con resultados satisfactorios. Si se llegara a implantar oficialmente en los buques justificaría, aún más, la necesidad de la creación de la citada sección en los arsenales.

Buques no incluidos en la base de datos CORAL

Como se indicó antes, estos buques carecen de Control de la Configuración. Por la sección de CALI se elaboró, con los datos que fue posible recopilar, un Árbol de Elementos Configurados común para las fragatas clase *Baleares* y otro para las corbetas clase *Descubierta*, sin que ambos fuesen verificados *in situ*. También, la misma sección elaboró el Árbol de Elementos Configurados del *Hernán Cortés* y *Pizarro*, los cuales incluyen, además, la Configuración de dichos buques de acuerdo con la información facilitada por la Armada de los Estados Unidos. Por el arsenal de La Carraca, y con la colaboración de la sección de CALI, se elaboró asimismo el Árbol de Elementos Configurados de los buques que apoya. No cabe duda que esto significó un gran avance, al facilitar una mayor información para un apoyo logístico adecuado. Pero donde redundan las mayores ventajas, sin duda, es en la tramitación del Parte de Mantenimiento Mecanizado (PMM). Debería continuarse levantando por cada arsenal el Árbol de Elementos Configurados de los buques que apoyan, para facilitar de este modo las ventajas indicadas a los BUIs.

No es fácil ejercer el Control de la Configuración de los buques cuya Configuración no se encuentra incluida en soporte magnético. Sería necesario comprobar caso por caso cada sistema y equipo, sus características físicas, modificaciones introducidas y toda la documentación de apoyo y plasmarla en un documento. Este documento constaría de dos secciones: la sección I incluiría los equipos con sus características y modificaciones y, la sección II, la documentación e información complementaria. Los gráficos números 3 y 4 son un ejemplo del formato de las hojas del documento y del modo de rellenarlo. Este documento, de elaborarse, sería de gran utilidad para los buques e instalaciones de apoyo, incluso sería válido para los buques incluidos en CORAL, por su utilidad para el propio buque e instalaciones de apoyo sin acceso a CORAL. Su formato es similar al de la MEL, pero de mayor utilidad y más práctico, por lo que al estar las fragatas F-100 en una fase bastante avanzada de diseño, se toman como referencia por si se quiere aprovechar como orientación para la elaboración de la MEL de dichos buques. Este documento de Control de la Configuración deberá actualizarse al menos cada seis meses.

Los datos de este documento podrían implantarse en soporte magnético y en el programa CONFI, quedando resuelto de este modo el Control de la Configuración para estas unidades.

PROPUESTA DE FORMATO DOCUMENTO PARA CONTROL DE CONFIGURACIÓN DE BUQUES NO INCLUIDOS EN "CORAL"

<u>CÓDIGO EQUIPO</u>	<u>DENOMINACIÓN EQUIPO</u>	<u>CANT.</u>	<u>LOCALIZACIÓN</u>	<u>M. FUNCIONAL</u>	<u>APL</u>	<u>INSTALADO</u>	<u>UNIDADES QUE LO INSTALAN</u>
AN/SPS-55	RADAR DE SUPERFICIE	1	LOCAL RADAR	45111101	57041000	CONSTRUCCION	F-101 F-102 F-103 F-104 X X X X
EQUIPOS O COMPONENTES ASOCIADOS							
OE-172-SPS-55	GRUPO DE ANTENA	1	PALO	45111201	57041000FA	CONSTRUCCIÓN	X X X X
AS-2953-SPS-55	ANTENA	1	PALO	45111301	57041000FB	CONSTRUCCIÓN	X X X X
SA-1963-SPS-55	CAJA DE CONMUTADORES	1	LOCAL RADAR	45111202	57041000FF	CONSTRUCCIÓN	X X X X
RT-1124-SPS-55	TRANSMISOR RECEPTOR	1	LOCAL RADAR	45111203	57041000FD	CONSTRUCCIÓN	X X X X
C-9447-SPS-55	EQUIPO CONTROL RADAR	1	LOCAL RADAR	45111204	57041000FE	CONSTRUCCIÓN	X X X X

ALTERACIONES

<u>Nº MODIF.</u>	<u>QUE CONSISTE</u>	<u>MANUALES QUE AFECTA</u>	<u>CAMBIO</u>	<u>MIP</u>	<u>MRC</u>	<u>INSTALADO</u>	<u>UNIDADES QUE LO INSTALAN</u>
FC-1	VARIOUS CHANGES	0967-531-5010	1	582/001-67	5821-W-1	AIP	X X X X
		0967-331-5020	2				
FC-2	VARIOUS CHANGES	0967-531-5010	2	5731/102-58	5731 S-7	CONSTRUCCIÓN	X X X /
		0967-531-5030	1				
FC-3	EXTENDER BOARDS	0967-531-5050	4			MOSC	X X / /
FC-4	NEW PEDESTAL	SE211-PO-MMA-010	3	5515-001-69	5515-M-1	CONSTRUCCIÓN	X X X /
		SE211-PO-MMA-030	2				
FC-5	DECOUPLIN CAPACITORS	SE211-PO-MMA-040	1			N/A	
		0967-531-5060	5				
FC-7	INCORPORA FILTRO	SE211-PO-MMA-030	3				
		0967-531-5050	5				

(en estudio)

Gráfico núm. 3.

Definiciones

Árbol de Elementos Configurados (AEC)

Es el conjunto de sistemas, subsistemas, equipos y componentes instalados en una unidad, conforme a lo ordenado en el nomenclátor de material y siguiendo un orden jerárquico, a los cuales se les asignó una Marca Funcional (MF) y expuestos en una base de datos y documentos.

Marca Funcional (MF)

Es un grupo de ocho caracteres que se asigna a cada uno de los componentes del Árbol de Elementos Configurados (AEC); el 5.º, 7.º y 8.º lugar pueden ser alfanuméricos; el significado se encuentra en la Instrucción 05/84 del AJAL.

Elementos Configurados (EC)

Se denomina así a todos los componentes a los que se asignó una MF.

Configuración

Es el conjunto de sistemas, subsistemas, equipos y componentes instalados en una unidad, con sus características funcionales, físicas, modificaciones y documentación de apoyo expuestos sobre una base de datos y documentos.

Control de la Configuración

Es el conjunto de acciones técnicas y administrativas registradas en una base de datos y documentos y que tienen por objeto mantener continuamente identificados los sistemas y equipos de la unidades, llevando control de las modificaciones introducidas para el conocimiento exacto de la documentación adecuada y los cambios que deben introducirse, para que reflejen fielmente la Configuración del equipo al que apoyan. Comprende manuales técnicos, documentación de mantenimiento, aprovisionamiento y planos.

- *Field Change (FC)*.: modificación en equipos electrónicos.
- *Ordalt (OA)*.: modificación en equipos de armas.
- *Shipalt (SA)*.: modificación en la estructura.
- *ECP (EC)*.: propuesta de cambio de ingeniería.
- *US NAVY*.: Marina de los Estados Unidos.
- *MOSC*.: (equivalente a Obras Normales).
- *MEL*.: lista de equipos principales.

SECCION II MAYO 1996

PROPUESTA DE FORMATO DOCUMENTO PARA CONTROL DE CONFIGURACIÓN DE BUQUES NO INCLUIDOS EN "CORAL"

<u>CÓDIGO SISTEMA O EQUIPO</u>	<u>DENOMINACIÓN</u>	<u>M. FUNCIONAL</u>	<u>APL</u>							
AN/SPS-55	RADAR DE SUPERFICIE	45111101	57041000							
<u>TÍTULO DEL DOCUMENTO</u>	<u>Nº. US-NAVY</u>	<u>Nº. DIC</u>	<u>VOL</u>	<u>LIB</u>	<u>REV</u>	<u>PTE</u>	<u>CAMBIO</u>	<u>FECHA</u>	<u>MODIFICACIÓN QUE LO ORIGINA</u>	<u>OBSERVACIONES</u>
MANUAL TÉCNICO	0967-531-5010	45101031001	1	-	-	-	-	13.02.79		
MANUAL TÉCNICO	0967-531-5011	"	1	-	-	-	1	17.04.80	FC-1	
MANUAL TÉCNICO	0967-531-5012	"	1	-	-	-	2	27.07.80	FC-2	
MANUAL TÉCNICO	0967-531-5013	"	1	-	-	-	3	24.06.81	FC-3	
MANUAL TÉCNICO	0967-531-5014	"	1	-	-	-	4	17.11.81	FC-5	
MANUAL TÉCNICO	0967-531-5015	45101031005	1	-	-	-	-	20.02.82		DIVIDE EN PARTE 1 Y 2
MANUAL TÉCNICO	0967-531-5020	45101031001	2	-	-	-	-	26.06.79		
MANUAL TÉCNICO	0967-531-5021	"	2	-	1	-	1	23.07.79	FC-3	
MANUAL TÉCNICO	0967-531-5022	"	2	-	1	-	2	17.08.80	FC-6	
MANUAL TÉCNICO	0967-531-5023	"	2	-	1	-	3	21.02.82	FC-9	N/A
MANUAL TÉCNICO	0967-531-5030	45101031003	3	-	-	-	-	20.03.79		
MANUAL TÉCNICO	0967-531-5031	"	3	-	-	-	1	12.07.80	FC-7	(en estudio)
MANUAL TÉCNICO	0967-531-5032	"	3	-	-	-	2	18.03.81	FC-8	
HOJA REFERENCIAS STANDARD	0967-531-5060	45101031006	-	-	-	-	-	15.01.77		
LIBRO REFERENCIAS STANDARD	0967-531-5070	45101031007	-	-	-	-	-	13.05.78		
LIBRO REFERENCIAS STANDARD	0967-531-5071	"	-	-	-	-	1	17.09.79	FC-3	
LIBRO REFERENCIAS STANDARD	0967-531-5072	"	-	-	-	-	2	23.12.80	FC-5	
INSTRUCCIÓN REPARACIÓN Y OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO	0967-531-5080	45101031008	-	-	-	-	-	01.06.78		
OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO	SE211-PO-MMA-010	45101032001	-	-	-	-	-	15.08.85		
DESCRIPCIÓN, MANTENIMIENTO Y FUNCIONAMIENTO	SE211-PO-MMA-020	45101032002	2	-	-	-	-	15.08.85		
DESCRIPCIÓN, MANTENIMIENTO Y FUNCIONAMIENTO	SE11-PO-MMA-030	45101032003	3	-	-	-	-	22.09.85		
DESCRIPCIÓN, MANTENIMIENTO Y FUNCIONAMIENTO	SE11-PO-MMA-03	"	3	-	-	-	1	13.12.86	FC-10	(en estudio)

Gráfico núm. 4.

- *VOL.*: volumen.
- *Lib.*: libro.
- *Rev.*: revisión.
- *Pte.*: parte de un libro.
- *N/A.*: no aplicable.
- *X.*: instalado.
- *I.*: pendiente.

CORAL.—Base de datos ubicada en la Empresa Nacional «Bazán», utilizada para registro y Control de la Configuración.

COSAL.—Libro de cargo, lista de equipos a bordo con relación de APLs y rquestos del 1^{er}. Escalón de Mantenimiento.

APL.—Lista de Piezas (partes de un equipo).

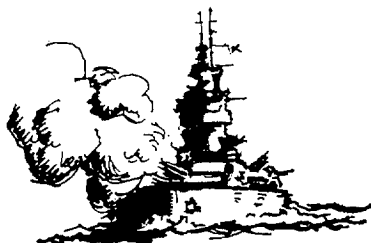
MIP.—Páginas Índice de Mantenimiento.

MRC.—Tarjeta Requerida de Mantenimiento.

Conclusiones

Debido al continuo avance técnico, los buques, por razones obvias, se ven sometidos durante su ciclo de vida a un intento constante de modernización, lo que origina toda una pirámide de modificaciones en los sistemas de armas y electrónica. Consecuencia de ellas, unas veces por falta de la experiencia necesaria, otra por los motivos aquí expuestos, nos vemos desbordados en el Control de la Configuración. Pero, a pesar de la dificultad que esto implica, si ponemos los medios adecuados y con el esfuerzo de todos, aún estamos a tiempo de superarlo. Toda inversión en esta línea de actuación, en mi opinión, sería el mejor servicio a la Armada.

Pedro DÍAZ CABANAS



EL USS ARLEIGH BURKE

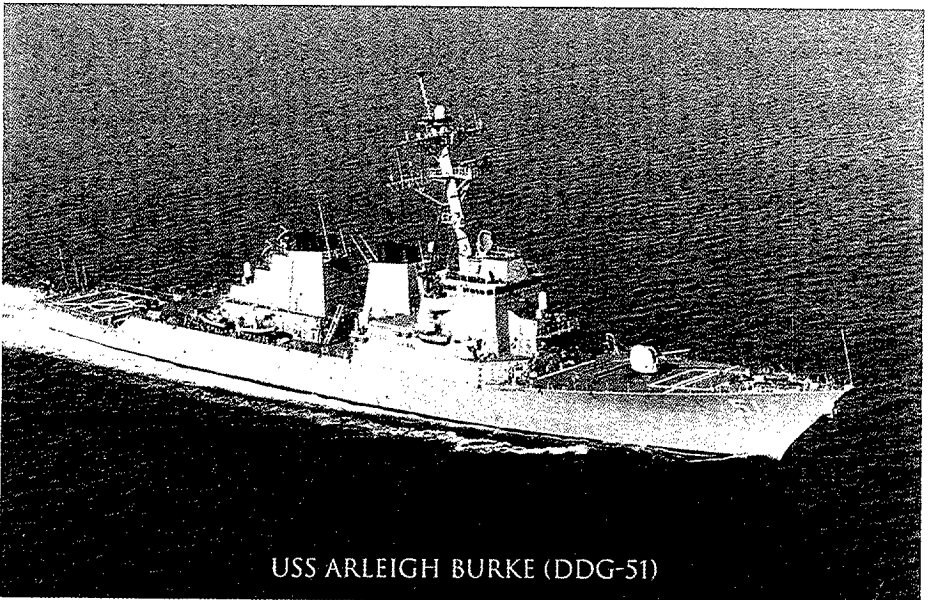
Introducción



URANTE el mes de junio y principios de julio de 1995, siendo guardia marina de segundo año, fui designado para embarcar en el destructor norteamericano *Arleigh Burke* (DDG-51) para realizar en él mi viaje de prácticas de fin de curso.

Había leído varios artículos y documentos referentes a muchos aspectos de este buque: su sistema de combate, su peculiar diseño para reducir la firma radar, etc., pero durante los veintiséis días que estuve a bordo del *Burke* pude profundizar un poco más en su conocimiento y, lo que es más importante, tuve la ocasión de ver cómo funciona el barco en la práctica.

Pretendo en estas líneas dar una idea general sobre el buque y, sobre todo, explicar ligeramente y sin entrar en complicados detalles técnicos, que por otro lado tampoco domino, el funcionamiento de su avanzado sistema de combate.



USS ARLEIGH BURKE (DDG-51)

Proyecto

El *Arleigh Burke* nació como un desarrollo de las tres clases de destructores existentes anteriormente en la Marina norteamericana: *Coontz*, *Charles F. Adams* y *Spruance*, creándose una nueva plataforma a la que se le añadió el sistema de combate AEGIS.

Por otro lado, el *Burke* fue también un intento de crear un buque prácticamente igual que los cruceros clase *Ticonderoga*, pero a un coste sensiblemente inferior. Y se consiguió. Los sistemas de combate de ambas clases se mantienen y mejoran a la par, por lo que tienen capacidades muy similares, aunque, lógicamente, existen ciertas diferencias estructurales, como, por ejemplo, el modelo de radar multifunción que montan, el número de transmisores, la potencia de transmisión, etc.

Los *Ticonderoga* tienen mayor potencial en armamento, mientras que los *Burke* disponen de elementos como el CPS (*Collective Protection System*), que es un sistema de presurización interna contra ataques NBQ, o un diseño en el que se han aplicado criterios para la reducción de la firma radar, que denotan su evolución con respecto a los cruceros.

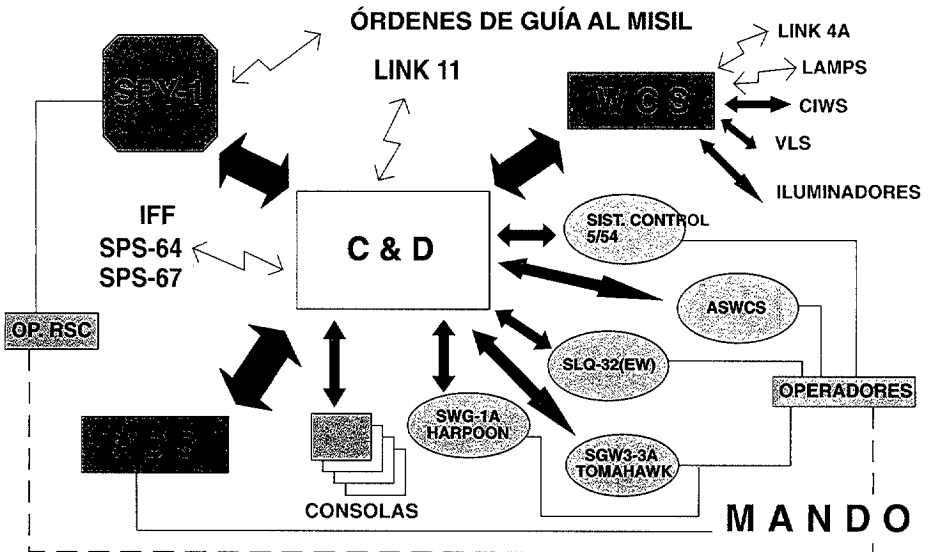
Sistema de combate AEGIS

El ACS (*AEGIS Combat System*), cuyas iniciales no responden a un acrónimo, sino al nombre que la mitología griega atribuía al escudo del dios Zeus, se basa en una arquitectura distribuida, donde el programa principal se mantiene por seis ordenadores UYK, ocupándose cada uno de ellos de una función determinada, aunque éstas son intercambiables según una determinada lista de compatibilidades. Dicho programa se alimenta de la información que le proporcionan los sensores y demás elementos del sistema de combate, realimentándolos y sosteniendo el funcionamiento del ACS.

El elemento que ha hecho posible todo el concepto del ACS es el radar multifunción SPY-1. Este radar de exploración electrónica tridimensional, dirigido por un ordenador, reparte su energía entre búsqueda/seguimiento y guía de misiles, pudiendo enviar haces de transmisión direccionales en cualquier dirección en un intervalo de tiempo muy reducido. El sistema realiza seguimiento automático de blancos y crea las trazas, también de forma automática, con mucha mayor precisión y en la cuarta parte del tiempo normal que necesita un sistema con exploración mecánica; además, se les asigna una prioridad inicial en función de la distancia a la que se encuentren y de su velocidad, y una calidad, también inicial, dependiendo del sensor de donde provengan. La sensibilidad del SPY-1 puede ajustarse por sectores, tanto en la horizontal como en la vertical, donde se introducen mínimas RCS (*Radar Cross Section*),

por debajo de las cuales el sistema no asegura más de un 50 por 100 de probabilidad de detección.

El corazón del sistema es el C&D (*Command and Decision*). Este programa centraliza toda la información procedente de los sensores, link, etc., correlaciona los datos obtenidos de éstos, actúa como archivo principal de trazas y es el medio de comunicación usuario-ACS.



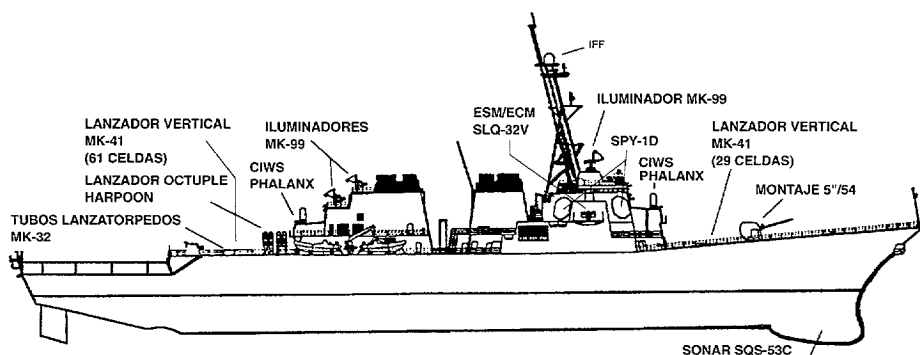
Flujo de información en el ACS (comunicaciones interiores).

El WCS (*Weapon Control System*) es el encargado, fundamentalmente, de transformar las EO (*Engagement Orders*) en órdenes adecuadas al VLS (*Vertical Launching System*), CIWS, etc. También sirve como vehículo de enlace entre el C&D y el misil para la transmisión de órdenes de guía mediante el Uplink, ya que el misil utilizado, Standard SM-2, bloque II, III o IIIA, no necesita iluminación continua durante toda su trayectoria. El SPY-1 es él mismo director de tiro y transmite las órdenes de guía adecuadas al misil vía WCS. Los iluminadores que se aprecian en la superestructura del buque son únicamente para la fase final de guía, donde sí que es necesaria iluminación continua para obtener una mayor precisión. De esta manera, cada iluminador puede tener más de un blanco asignado, lográndose así una capacidad de blancos enchacables infinitamente superior.

Aparte de estos componentes principales, nos encontramos también con otra serie de subsistemas, sensores y armas que completan el ACS, como son:

- El radar de exploración de superficie AN/SPS-67, que no dispone de conexión directa con el ACS, por lo que simplemente «informa» al C&D de la presencia de un contacto, y éste designa al SPY-1 para que realice el seguimiento automático.
- El sonar activo de casco SQS-53, el sonar remolcado SQR-19/TACTAS, el procesador de información de sonoboyas SQR-28 y el ASWCS (Sistema Control de Armas Antisubmarinas) Mk-116, así como los dos tubos lanzatorpedos Mk-32 a banda y banda con torpedos Mk-46, Mk-48 y Mk-50.

El *Burke* puede trabajar con helicóptero *LAMPS* al disponer del procesador de sonoboyas y cubierta de vuelo, aunque normalmente no lo embarque por no disponer de hangar. En la próxima variante modernizada, la *Flight IIA*, programada para entrar en servicio a principios de siglo, se prevé el embarque permanente de dicho helicóptero entre otras modificaciones.



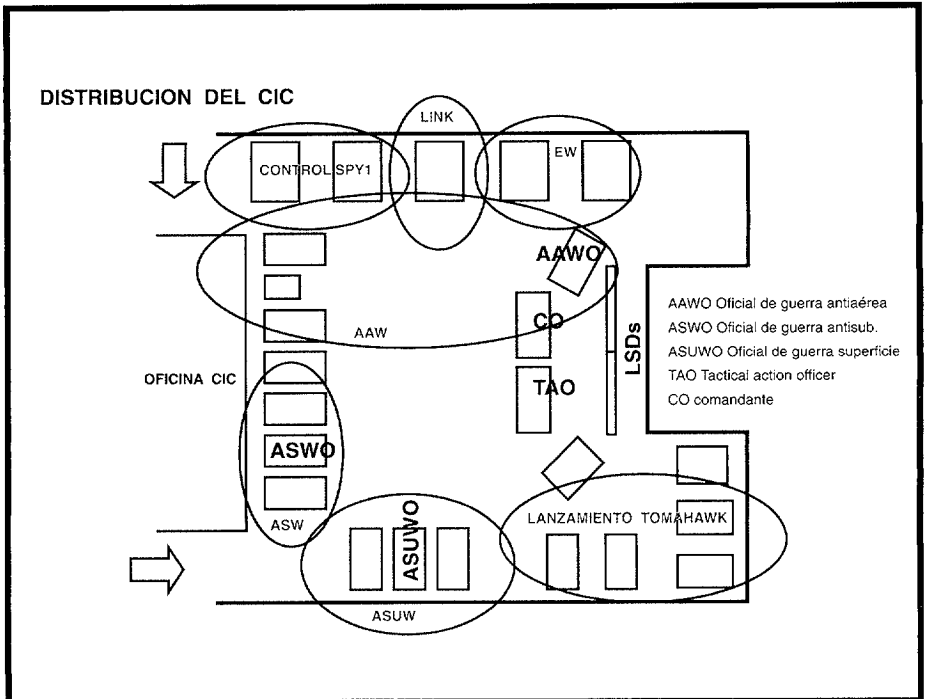
- Las consolas de control de fuego del Harpoon bloque 1C y Tomahawk.
- El sistema de control de fuego del montaje 5"/54, concebido para proporcionar fuego naval de apoyo y sólo en caso extremo para acciones antiaéreas.
- El VLS, que ha sido la herramienta que ha hecho posible conseguir una capacidad de fuego de misiles capaz de asumir las enormes posibilidades del ACS. En sus noventa celdas útiles puede albergar misiles Standard, Tomahawk y VLA (cohetes ASROC lanzados verticalmente).
- El sistema de guerra electrónica ESM/ECM SLQ-32 y el equipo de IFF UXP-29.
- Dos montajes de defensa de punto Phalanx situados uno a proa y otro a popa.

En resumen, un «equipo» que hace del ACS el sistema de combate más moderno y capaz de la Marina norteamericana.

El ACS dispone de un nivel de automatismo muy elevado gracias a los *Doctrine Statements* (reacciones prefijadas del sistema). Según la amenaza que se espere y por donde se espere se puede programar el sistema para que automáticamente enganche el blanco y ponga el misil en el aire en muy poco tiempo. Este automatismo es especialmente útil para la defensa antimisil.

Se puede trabajar con el ACS en modo totalmente automático, en el que el comandante y el TAO disponen de un interruptor de inhibición para evitar posibles errores del sistema; en semiautomático, donde el sistema engancha, según los parámetros de la amenaza introducida, y asigna arma, necesitándose únicamente autorización del comandante o TAO para abrir fuego, y, finalmente, en manual.

Pero lo que realmente destaca es cómo se trabajó con el ACS. El *Arleigh Burke*, que durante mi estancia tomó parte en las maniobras TAPON 95, se comportó de manera muy eficaz en los ejercicios antiaéreos y de forma bastante notoria en los antisubmarinos. También en los distintos escenarios que se cargaron para adiestramiento de personal se mostró con un gran nivel de preparación.



Para finalizar con esta breve descripción del sistema de combate no quiero dejar de citar un elemento fundamental en el ACS como es el sistema de presentación de datos ADS (*AEGIS Display System*). El CIC (ver figura) está presidido por las consolas del comandante, TAO y AAWO, formando el resto un cuadrado alrededor de éstas. En frente de las consolas del comandante y del TAO están las LSDs (*Large Display System*), que son dos grandes pantallas de cristal líquido de 1,5 m de lado aproximadamente, que proporcionan una visión táctica excelente.

Plataforma

El *Burke* es un barco sorprendentemente ancho. Su manga es de 20,11 m y su relación eslora/manga es de aproximadamente 7,6 m, dato que, comparado con el de una fragata, cuya relación es de 8,9 m, ilustra perfectamente esta característica. Esto, unido a sus casi 9.000 toneladas de desplazamiento, le proporcionan una gran estabilidad de plataforma, que a su vez se incrementa gracias a un sistema antiescora controlado por ordenador e instalado en los timones, que hace innecesarias las aletas estabilizadoras.

Su peculiar diseño, donde se han aplicado, como señalé anteriormente, criterios para la reducción de la firma radar le hace poseer un eco radar similar al de un patrullero, según oficiales americanos.

Los criterios de diseño han sido fundamentalmente dos:

- Evitar superficies redondeadas y ángulos de 90 grados en el costado y superestructura (incluso los candeleros tienen forma poliédrica).
- Recubrir con material absorbente radar aquellas superficies donde sea imposible aplicar el primer criterio.

En cuanto a la propulsión, sus cuatro turbinas LM-2500 le proporcionan 100.000 SHP, lo que se traduce en una velocidad máxima superior a 30 nudos y una capacidad de aceleración bastante notoria.

Al disponer su planta propulsora de dos ejes, existen varias combinaciones que permiten ahorrar combustible. Por ejemplo, en tránsitos se suele utilizar una sola turbina acoplada a uno de los ejes, lo que proporciona una velocidad de hasta 20 nudos.

El sistema de presurización interna para protección NBQ, CPS, utiliza unos filtros especiales para eliminar las posibles partículas contaminantes de las cuatro zonas protegidas y, posteriormente, mantiene el aire interior a una presión mayor a la existente en el exterior para impedir la entrada de más contaminantes. Las cuatro zonas protegidas abarcan todo el buque, a excepción de los espacios de maquinaria principal y auxiliar, así como los conductos de exhaustación.

Para terminar, cabe destacar que la habitabilidad es muy buena, pero austera. Los alojamientos de oficiales se encuentran divididos a proa y popa, y la decoración de la cámara, como en todos los barcos americanos, no es muy abundante.

Dotación

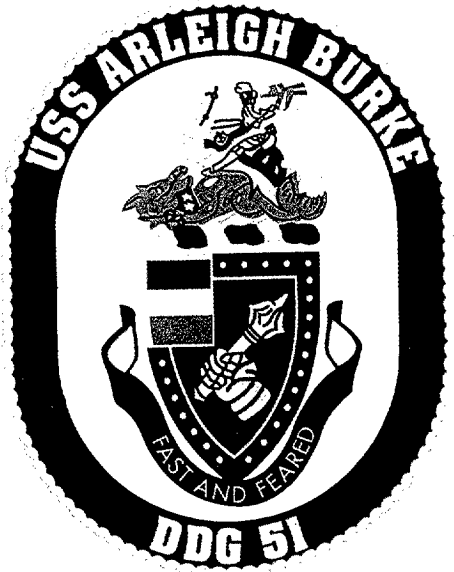
La dotación la componen 336 hombres, de los cuales 26 son oficiales, 29 suboficiales y 281 cabos y marineros.

En cuanto a la organización administrativa del buque, caben destacar los cinco servicios principales: Navegación/Administración, Aprovisionamiento, Máquinas, Operaciones y Sistema de Combate/Armas, los dos primeros dirigidos por tenientes de navío y el resto por capitanes de corbeta.

Sistema de Combate/Armas es el servicio con más oficiales —ocho en total—, y en él, el capitán de corbeta jefe de Armas y el oficial jefe de Sistemas de Combate, que suele ser un teniente de navío muy antiguo, prácticamente comparten la cima jerárquica de este servicio.

En lo que respecta a la organización operativa, destaca el hecho de que los oficiales nunca navegan a dos vigilancias. Se pasaba del zafarrancho de combate a la condición III, compartiendo muchas veces en el CIC turnos de guardia con suboficiales en sus respectivas consolas. En el puesto de TAO se alternaban el jefe de Operaciones, el jefe de Armas y el oficial de Sistemas de Combate. Dicho puesto, al pasar a condición IV, se pasaba a denominar oficial de CIC, siendo ocupado por un teniente de navío.

Suboficiales y marinería montaban normalmente a tres vigilancias, excepto en el CIC y puente, donde se encontraban a dos. Los distintos turnos de guardia estaban bien nutridos de gente e incluso para las guardias de puerto el barco se divide en tres secciones, desempeñando cada día la guardia una de ellas (alrededor de 110 personas por día).

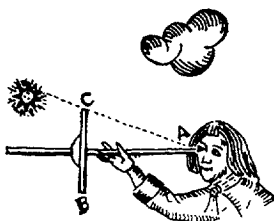


Conclusiones

El *Burke*, según sus propios oficiales, también presenta ciertos inconvenientes. Por una parte, la cantidad de personal necesaria para manejo y mantenimiento, que señalaba en el anterior apartado, constituye una considerable inversión, tanto en formación y adiestramiento como en su propio sustento. Por otra, está el gasto que engendra el mantenimiento del propio barco y, sobre todo, de su sistema de combate. Se trata de equipos muy avanzados, delicados y caros de reparar, así como la mayor dependencia de técnicos especializados no incluidos en la dotación, disminuyéndose radicalmente el número de reparaciones que se pueden realizar a bordo.

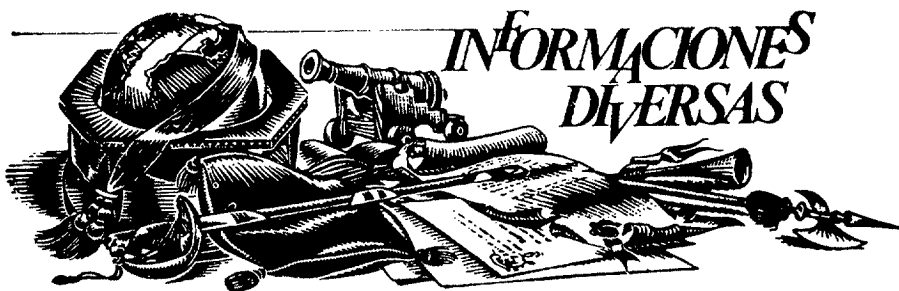
Aun con estos inconvenientes, si nuestra futura F-100 navega ya hacia la oferta americana, consistente en un sistema de combate AEGIS adaptado para poder ser instalado con todos sus componentes en una fragata, dispondremos, para el siglo que viene, de un buque moderno y capaz de afrontar las necesidades de entonces.

Ricardo GÓMEZ DELGADO



BIBLIOGRAFÍA

Capabilities and Limitations of Aegis Combat System.



INFORMACIONES DIVERSAS

CUATRO DÍAS EN BOSNIA-HERZEGOVINA. CRÓNICA DE UN VIAJE

Llegada



DESDE la altura se divisa un bello panorama. Campos verdes, pequeñas casas con huertos, ríos, grandes masas rocosas, largas carreteras, alguna vía férrea y caminos entre las montañas. En las nubes se han abierto huecos que permiten contemplar el paisaje en todo su esplendor, al ser iluminado por los rayos de un sol de principios de septiembre. Al descender para tomar tierra se puede contemplar el terreno con más detalle; en las carreteras el tráfico es más

bien escaso, en los campos se ve poca actividad o están desiertos, y a muchas casas les falta el tejado. Al sobrevolar la ciudad se ven zonas en aparente buen estado, y barrios enteros que en otros tiempos debieron de ser prósperos, pero ahora no son más que ruinas.

Una ligera sacudida indica que el avión *Hércules* acaba de tocar tierra en el aeropuerto de Sarajevo.

Viaje

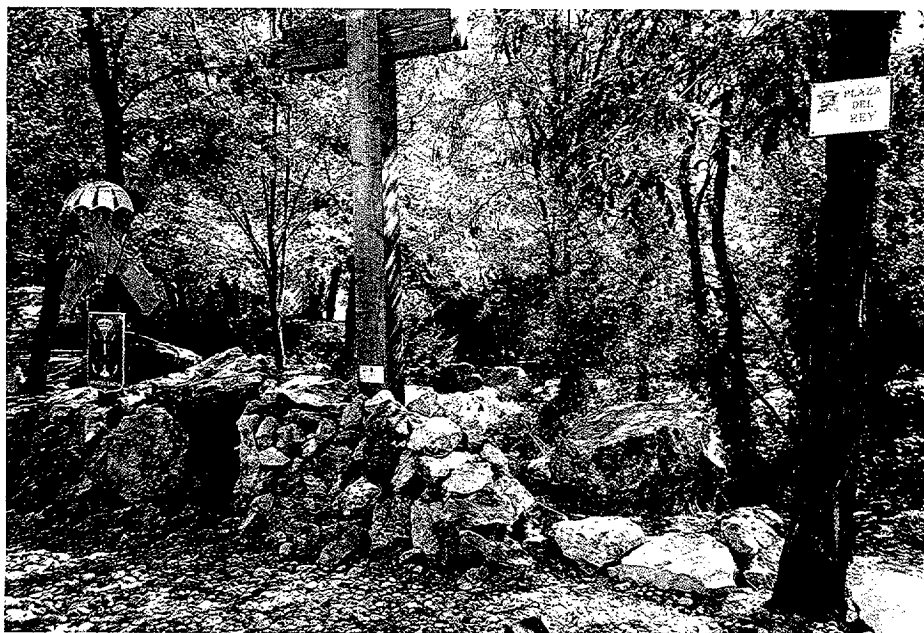
Ésta es la crónica de un viaje que, acompañando al general de brigada representante de España en la IFOR (RESIFOR), efectué del 2 al 5 de septiembre de 1996 por tierras de la ex Yugoslavia para visitar diversas unidades de la fuerza de pacificación. Me limitaré sólo a comentar mis impresiones al viajar por unas tierras que estuvieron en guerra, y que ahora disfrutaban de paz gracias a la presencia y actuación de unos 60.000 efectivos de

IFOR, junto a la labor desarrollada por otras organizaciones internacionales, además de las presiones políticas y las ayudas económicas del exterior. No pretendo por ello comentar aspectos operativos de organización, ni cometidos de las unidades visitadas, más que de pasada, dentro del contexto del presente artículo. No obstante, diré que el programa y motivo del viaje incluyó las siguientes visitas:

- Día 2.º: Cuartel general de la brigada española en Medjugorje y cuartel general de la división francesa en Móstar.
- Día 3.º: Puesto de comunicaciones logísticas en Divulje.
- Día 4.º: Batallón de Infantería de Marina española en Trebinje.
- Día 5.º: Cuarteles generales del comandante de la IFOR (COMIFOR) y del comandante del ARRC (COMARRC) en Sarajevo.

Día 2 de septiembre

El día y el viaje parecían que no iban a empezar con buen pie. Llegamos al aeropuerto de Capodichino (Nápoles) sobre las 0650, para embarcar a 0700 en un C-12 que nos iba a transportar a Sarajevo, pero el vuelo estaba cancelado



Medjugorje. Cuartel General de la brigada española (plaza del Rey).

por la meteorología adversa en el aeropuerto de destino. Por fortuna pudimos embarcar en un *Hércules*, que despegó a 0800 y aterrizó en Sarajevo a 0930 sin novedad.

En el aeropuerto de Sarajevo el avión rodó por pistas llenas de remiendos y se detuvo en una terminal que tenía algunos edificios de aspecto más o menos normal, al lado de otros en muy mal estado. Vehículos con las siglas IFOR, contenedores, barracones, alambradas y soldados armados, con uniformes de campaña, eran el espectáculo que se ofrecía al viajero al descender del avión.

A 1000 partimos en un helicóptero francés con destino a Medjugorje, previa parada en Móstar. Sobrevolamos zonas de casas totalmente destruidas, y zonas en las que, al menos en apariencia, los edificios se encontraban en buen estado. A 1030 desembarcaron pasajeros en Móstar, y continuamos viaje a Medjugorje, donde se respiraba total tranquilidad, con tráfico en las carreteras, gente que trabajaba el campo y algunos que jugaban al baloncesto y al tenis. Aterrizamos a 1040.

Después de los saludos de rigor en el cuartel general de la brigada española, nos instalamos en el que por tres noches iba a ser nuestro alojamiento: una pensión muy próxima al destacamento, con habitaciones pequeñas, aseadas y dotadas de lo imprescindible, que nos recibió con la música de «Macarena».

El cuartel general español en Medjugorje presentaba muy buen aspecto, asentado en las instalaciones de un antiguo motel y complementado con contenedores para diferentes usos. Charlamos sobre sus actividades, de las cuales destacaban las relacionadas con las próximas elecciones generales en Bosnia-Herzegovina previstas para el día 14 de septiembre. También les preocupaban las posibles consecuencias del aplazamiento de las elecciones municipales, previstas en principio para la misma fecha y ahora retrasadas a fechas aún sin precisar.

Por tarde nos desplazamos por carretera a Móstar para visitar el cuartel general francés. A 1600 nos entrevistamos con el general francés jefe de la División del sector sureste de Bosnia-Herzegovina, que se interesó por la aportación española a la IFOR en la fase posterior a las elecciones. A continuación nos reunimos con los oficiales españoles integrados en el Estado Mayor francés, que nos ofrecieron una presentación muy completa de su organización, funcionamiento y problemas. Visitamos el escalón logístico avanzado español, que cuenta con un amplio despliegue de medios. Al final de la visita regresamos por carretera a Medjugorje.

En los viajes entre Medjugorje y Móstar, a pesar de estar relativamente cerca (a 30 minutos por carretera), se apreciaban contrastes dignos de mención; Medjugorje, al menos a primera vista, no presentaba señales de la guerra; los edificios se encontraban en buen estado, los campos aparecían cultivados, y los edificios públicos, los comercios, los bares y restaurantes funcionaban con normalidad. Pero el camino hacia Móstar presentaba esas señales que se intensificaban al acercarnos a la ciudad. A lo largo del Neretva



Edificios destruidos, casas sin tejados y campos abandonados.

se veían edificios sin tejados ni ventanas, o totalmente destruidos, reducidos a un montón de escombros, al lado de otros que presentaban pocos daños, o habían sido reparados y, en algunos casos, parecían totalmente reconstruidos. En las inmediaciones del aeropuerto de Móstar, donde estaba asentado el cuartel general francés, el porcentaje de casas destruidas era casi del 100 por 100. En las carreteras el tráfico disminuía al acercarnos a Móstar, aunque de cuando en cuando veíamos algún coche de buena marca y en muy buenas condiciones. También nos encontramos con gente que trabajaba en la reparación de edificios, y algunos aficionados que pescaban en el río. La propaganda ante las próximas elecciones me pareció más bien escasa; lo que más abundaba eran grandes carteles en las carreteras.

Día 3 de septiembre

A 0930 partimos en helicóptero para visitar el puesto de comunicaciones logísticas avanzado, situado en Divulje (Croacia), a donde llegamos a 1000. En el destacamento, antigua base aeronaval yugoslava, hoy mandada por un comodoro croata y arrendada a IFOR, se podían ver helicópteros de todos los tipos. Recibimos una buena exposición de la organización y actividades de



Medjugorje, helicóptero a Divulje.

este centro (transportes aéreos, transportes por tierra, evacuación de heridos y enfermos, atenciones médicas, etcétera). En este destacamento estaban integrados representantes de muchos de los países participantes en la IFOR, pero no había ningún español.

Cuando después del almuerzo abandonábamos el destacamento, nos saludaron en nuestro idioma algunas trabajadoras del cuartel, que al principio de la contienda habían sido contratadas para trabajar en el primer destacamento español, que con UNPROFOR había estado basado en Divulje —en aquel mismo recinto—, antes de desplazarse a su actual emplazamiento en Medjugorje.

Al despedirnos a 1530, oficiales del cuartel nos recomendaron, medio en broma y medio en serio, que no pidiéramos a los pilotos volar bajo sobre la costa croata, porque uno de los problemas que tenían eran las muchas protestas que por tal motivo recibían de las autoridades locales, por quejas de los turistas y de las instalaciones hoteleras de las playas. Aprovechamos la tarde para visitar Móstar y Medjugorje.

Entramos en Móstar por una carretera con muchos parches que cubrían hoyos de impactos. Dentro de la ciudad el tráfico no era muy intenso, la gente paseaba, y los negocios estaban abiertos. Muchos edificios estaban materialmente acibillados, aunque algunos ya habían sido reparados y lucían ventanas nuevas. No vi ningún edificio que no presentase impactos de proyectiles o de metralla.

Los vehículos mostraban en las placas de matrícula símbolos, de acuerdo con los orígenes étnicos. En la parte oeste, el símbolo que más abundaba era el emblema blanco y rojo croata; en cambio, en la parte este, de mayoría musulmana, era el escudo azul con banda blanca y flores de lis. Estos símbolos aparecían no sólo en los coches particulares, también los llevaban los taxis, ambulancias o coches de bomberos. Tampoco era extraño ver algún que otro coche sin placas de matrícula.

Hicimos un alto en el hotel «Ero» para contactar con representantes de la UE allí alojados. Se trataba de un hotel de cinco estrellas que durante los combates había permanecido cerrado; pero ahora, aunque también presentaba impactos en el exterior, su interior estaba totalmente restaurado y, por cierto, con buen gusto.



Un edificio nuevo entre las ruinas de la guerra, en Móstar.

Recorrimos las márgenes del río Neretva, que en su momento fue línea de confrontación, y vimos las grandes destrucciones que allí se produjeron: manzanas enteras de edificios reducidos a escombros, de los que quedaban en pie sólo parte de los muros. Lo curioso era ver en medio de aquellas ruinas algún edificio totalmente reconstruido o nuevo, como era el caso de lo que parecía un colegio de niños, que estaba muy concurrido. Visitamos la plaza de España, que ofrece al visitante un sencillo monumento en el que se puede leer

«TRG ESPAÑA», con una placa en la que figuran los nombres de los españoles caídos en Bosnia-Herzegovina.

El área del antiguo puente de Móstar conserva una gran belleza, a pesar de que fue destruido y su entorno muy dañado durante los enfrentamientos; en lugar de aquel puente hay ahora uno colgante construido por España, en el que figuran carteles de una empresa española. En ambos márgenes del río, que en aquella parte corre profundo, algunos bares y cafés recién reparados presentaban terrazas bastante concurridas. En una zona musulmana de las proximidades, varios bazares, anticuarios y cafés, todos muy pequeños, estaban abiertos al público, algunos remozados, otros en un estado un tanto provisional, y todos intercalados con edificios destruidos.



Móstar. Bazares y bares en un barrio musulmán próximo al puente destruido.

Nuestra última actividad en Móstar fue una corta visita al destacamento español aposentado en las afueras de la ciudad, para charlar con su gente. Nos comentaron que estaban volcados en las próximas elecciones —comprobaciones de puestos de votaciones, reparto de información, traslado de votantes, reparto de urnas, etc.—. Antes de las 1900, de acuerdo con las instrucciones dictadas por el COMARCC para evitar problemas, salimos de Móstar. De allí nos fuimos a Medjugorje.

Medjugorje, como ya indiqué antes, no presentaba señales de la contienda. Es un centro de peregrinación por las apariciones de la Virgen de la Paz en un

monte cercano. Tiene muchos hoteles, restaurantes, tiendas y bazares que venden, sobre todo, artículos religiosos. Había gente de compras, paseando y en las terrazas. Los vehículos mostraban el símbolo croata.

Nos saludaron unos niños que hablaban, con cierta fluidez y mucho desparpajo un español con un acento característico. Algunos mayores que los acompañaban nos comentaron que eran de Pamplona y estaban en Medjugorje para devolver a sus familiares una colonia de niños de la localidad, que habían pasado en Navarra sus vacaciones de verano, algunos por segundo año consecutivo.

Alrededor de una imagen de Nuestra Señora de la Paz, cercana a la iglesia-santuario a ella dedicada, un grupo de suramericanas cantaban el rosario en español.

Día 4 de septiembre

A 0845 salimos por carretera hacia Trebinje —en la zona serbia de Bosnia-Herzegovina—, para visitar el destacamento de Infantería de Marina. El itinerario de ida fue por Stolac y a través de las montañas. Nos acompañó escolta proporcionada por el cuartel general de Medjugorje, y a nuestro equipo normal añadimos casco y chaleco antirfragmentación, por si era necesario; también añadimos el chaquetón impermeable, a la vista de los nubarrones que se estaban formando.

Pasamos zonas en las que todas las casas estaban destruidas. En algunos puntos aparecían en el asfalto los hoyos que habían quedado al levantar las minas. También se veían hoyos producidos por impactos. Pasamos algunos puestos de asentamiento de armas, nidos de ametralladoras y elementos para formar barreras. Y cruzamos la línea de separación, señalizada con marcas consistentes en pequeños ángulos metálicos de color naranja, puestos a modo de tejadillo en lo alto de postes clavados al borde de la carretera.

Gran parte del camino fue por zona montañosa, árida y deshabitada, con la excepción de la última parte que presentaba un valle con una llanura que debió de ser rica en otros tiempos, a juzgar por sus viñedos y campos que ahora aparecían abandonados, quizá por estar minados o por falta de recursos. Sólo en las cercanías de Trebinje se podían ver algunas ovejas o alguna vaca, en raras ocasiones acompañadas por pastor y, como cosa excepcional, de tarde en tarde aparecía algún fragmento de tierra recientemente labrada. Durante todo el viaje el tráfico fue prácticamente nulo, a pesar de que a lo largo de la carretera había puestos de parada de un autobús hoy inexistente.

Trebinje mostraba un aspecto tranquilo, con gente por las calles, vendedores de tabaco y de botellas de gasolina para coches, y muchas esquelas mortuorias en los troncos de los árboles. Los vehículos llevaban una estrella o la cruz ortodoxa serbia.



La Infantería de Marina en Trebinje.

Al mediodía llegamos al cuartel del batallón de Infantería de Marina, donde después de una exposición de la situación, zona de responsabilidades y problemas más inmediatos —entre los cuales estaban los ya conocidos en relación con las próximas elecciones—, efectuamos un recorrido por el acuartelamiento, asentado en los terrenos de un antiguo polvorín de la Marina yugoslava. El personal vivía en contenedores y sobre todo en tiendas instaladas bajo antiguos techados. Habían confeccionado refugios, y las diferentes unidades arreglaron sus zonas de esparcimiento lo mejor posible. Para organizar el campamento habían hecho lo que habían podido, en un terreno encharcado y con grandes problemas para el drenaje, que lo convertían en un verdadero fangal, como fácilmente pudimos comprobar.

Casi al final de la visita empezó a llover con intensidad, lo que produjo apagones en todo el acuartelamiento. Nos explicaron que, aunque contaban con generadores de emergencia, normalmente utilizaban energía eléctrica procedente de Trebinje, y al parecer las líneas y elementos del tendido y suministro eléctrico se encontraban en muy mal estado por las calamidades pasadas, por lo que aquellos apagones eran muy frecuentes.

Después del almuerzo iniciamos el camino de regreso, esta vez por Croacia. La Infantería de Marina nos proporcionó escolta hasta la frontera. Parte del camino la hicimos por una carretera muy estrecha que era una antigua vía

férrea asfaltada. Dejamos atrás algún pueblo pequeño totalmente arrasado, antiguos asentamientos de armas y más marcas de la zona de separación.

Al llegar a la frontera con Croacia, un policía, que se guarecía de la lluvia dentro de una furgoneta, salió para anotar las matrículas de nuestros vehículos en un papel que voló con el viento cuando levantaba la barrera para darnos paso.

El regreso fue por una carretera que bordeaba la costa croata. Al pasar por Dubrovnik hicimos un alto para visitarlo; nos felicitamos por haber llevado los impermeables y, bajo una lluvia que en algún momento llegó a ser muy fuerte, recorrimos el casco antiguo, que es un verdadero monumento. En muchos lugares había gráficos que señalaban la situación de todos y cada uno de los impactos recibidos durante el ataque serbio al principio de la contienda. Afortunadamente quedaban pocas señales de aquellos impactos, ya que en su momento los edificios se había protegido lo mejor posible —con madera o sacos de arena—, y posteriormente se llevaron a cabo buenas obras de restauración.

Día 5 de septiembre

A 0630 partimos por carretera hacia Sarajevo con escolta proporcionada por el cuartel general español. Volvimos a recorrer la carretera que conduce a Móstar y echamos la última ojeada a un puente de carretera que, volado en sus extremos, se apoyaba en su pilar central y en una de las cabezas, formando un ángulo considerable con la horizontal.

A 0700 pasamos por las afueras de Móstar, donde había muchos niños que se dirigían al colegio y gente que esperaba el autobús. Se repitieron las escenas de casas sin tejados, destruidas y restauradas. Nos cruzamos con convoyes de IFOR y continuamos nuestro viaje por una carretera que bordea el Neretva.

En tres ocasiones tuvimos que tomar desvíos provisionales por reparaciones en puentes. El primero era muy largo y estrecho, y sólo se podía circular en un sentido; afortunadamente, la espera para dar paso al tráfico que venía en sentido contrario fue corta. De estos tres puentes, dos habían sido destruidos durante la contienda y estaban en reconstrucción; el tercero, sin terminar a la muerte de Tito, lo finalizaban ahora. Los trabajos eran efectuados por civiles, mientras en los extremos de los puentes estaban presentes efectivos de IFOR.

En los bordes de la carretera se veían placas dedicadas a caídos durante la contienda, alguno de ellos español.

A 0815 pasamos por Konjic, donde la gente paseaba, o estaba parada en la calle, o sentada en los bares, al parecer porque no tenían otra cosa que hacer. Todos los edificios presentaban los daños de los combates, y a lo largo de la carretera aparecían restos de vehículos. En los troncos de los árboles se veían más esquelas mortuorias.

En un punto de la carretera había una concentración de coches, gente y algún policía. Paramos en el atasco, mientras los componentes de una banda de música cruzaban la carretera. Alguno de ellos, al ver las banderas pintadas en nuestros vehículos, saludó sonriente con un mal pronunciado «¡viva España!». Llevaban instrumentos de metal, sucios y abollados; alguien comentó que ya los podían haber limpiado antes de salir de casa, a lo que otro respondió que a lo mejor no quedaba limpiametales en la zona. Y puede que fuera cierto, porque con frecuencia cosas de consumo normal eran artículos de lujo por su escasez, lo que propiciaba la existencia de un gran mercado negro y la creación de mafias locales.



Nuevas farolas de alumbrado al lado de un edificio abandonado.

Algún restaurante de carretera asaba cordero al estilo de la región; el cordero daba vueltas lentas sobre el fuego, atravesado por una varilla metálica que era el eje de una pequeña noria, formada por una rueda con vasos o tazones, sobre los que caía un chorro de agua que imprimía el movimiento.

A 0850 pasamos al pie del monte Igman, poblado y con amplias zonas de edificios totalmente destruidos. A 0900 despedimos a nuestra escolta y entramos en Sarajevo por la, en otros tiempos, conocida como «avenida de los Francotiradores», amplia y despejada, con tranvías y autobuses que funcionaban con normalidad, con mucha gente en las paradas, y bastante tráfico. A

ambos lados presentaba edificios muy afectados por la guerra, de los cuales destacaba la que fue «Torre de la Prensa», ahora reducida a una torre de cascotes.

En Sarajevo nuestra primera visita fue al cuartel general del COMIFOR, muy bien organizado en «la Residencia», así llamada por haber sido en sus tiempos residencia de Tito y de altos dignatarios. A 1000 nos entrevistamos con COMIFOR, quien nos comentó que las elecciones, si salían bien, podían ser un buen primer paso para la paz de Bosnia-Herzegovina, pero el proceso de pacificación total iba a ser muy largo.

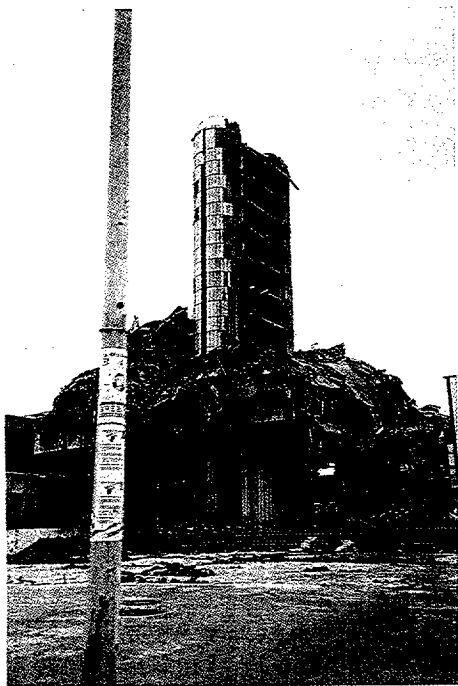
A continuación efectuamos un recorrido a pie por el centro de la ciudad, Pasamos por diferentes calles donde reinaba el bullicio propio de una gran ciudad a la hora de compras. La mayoría de los coches mostraban el escudo azul con flores de lis. Muchas tiendas y comercios estaban abiertos, aunque se veían algunas grandes superficies comerciales cerradas y en bastante mal estado. Se estaban llevando a cabo tareas de reparación y adecentamiento de calles, edificios y jardines. Hacía una mañana soleada y las terrazas de los bares estaban concurridas. Me llamó la atención lo bien que vestía la gente. Muchos edificios en lugar de cristales todavía tenían plásticos, que es lo que en su momento había proporcionado la ayuda humanitaria, pero parecía que

en ellos se desarrollaba la vida con normalidad. En la ciudad había mucha más propaganda referente a las elecciones que la que habíamos visto en otras localidades.

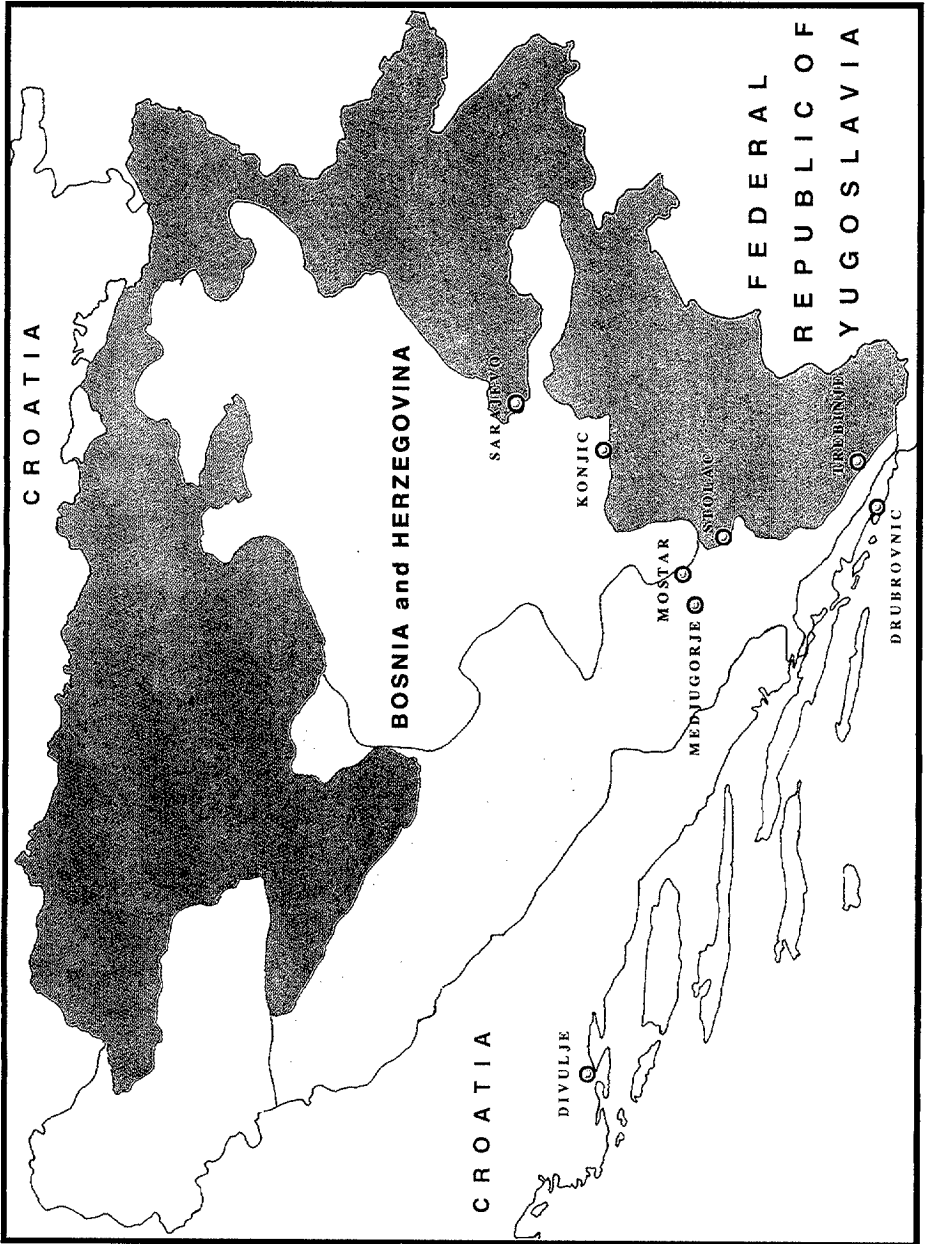
En el barrio musulmán la gente paseaba o hacía compras. Las tiendas —pequeñas joyerías, casas de regalos, productos artesanales, etc.— estaban abiertas y ofrecían un espectáculo agradable y lleno de colorido. Una mezquita, cuyo alminar había sido derribado, estaba en restauración con éste casi totalmente reconstruido.

Una señora nos paró en la calle para saludarnos al oír que hablábamos español. Nos comentó que acababa de regresar de Marbella, donde había estado refugiada con sus hijos durante tres años, y añadió que le encantaría regresar allá como turista.

Nos encontramos con un judío sefardí natural de Sarajevo, viejo cono-



Sarajevo, «Torre de la Prensa».



cido de algunos miembros de nuestra delegación, que hablaba español. Nos mostró diferentes tiendas y las ruinas de la, en otros tiempos, famosa biblioteca, que hoy mantiene en pie a duras penas los muros y columnas, aunque un grupo de trabajadores estaba procediendo a su limpieza; ya estaba desescombrada, y apilados en el centro aparecían restos que seguramente serán utilizados en su reconstrucción. También visitamos un centro cultural, con una sinagoga en preparación para el año nuevo judío, que se celebra a mediados de septiembre.

A 1300 almorzamos con el COMARCC. Charlamos sólo el tiempo que duró la comida, ya que tenía que asistir a un ejercicio que se estaba realizando ante las próximas elecciones. Su primera preocupación estaba en las elecciones en sí, que, aunque eran responsabilidad de la OSCE, IFOR les prestaba toda la colaboración posible; otro problema era el derivado del aplazamiento de las elecciones municipales y la posible influencia en el ARCC, que estaba desplegado en zona desde el 20 de diciembre de 1995, y en principio tenían previsto su relevo para el próximo noviembre. Visitamos el cuartel general, situado en el complejo hotelero de unas fuentes termales, con varios edificios separados por jardines, barracones, contenedores, etc. Saludamos a los españoles allí destacados, y a 1600 nos fuimos al aeropuerto para efectuar el vuelo de regreso.

Al 1630 despegamos en el mismo C-12 que nos tenía que haber transportado el pasado día 2, pero esta vez sin problemas. A 1815 aterrizamos en Nápoles y dimos por terminado el viaje.

Fin de la crónica

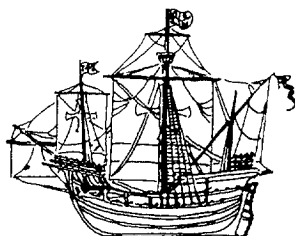
Terminó la que, como dije al principio, no es más que la crónica de un viaje de sólo cuatro fechas, en la que narro muchas cosas que vi y algunas que me contaron. Lo que sigue a continuación sólo son reflexiones de mi propia cosecha.

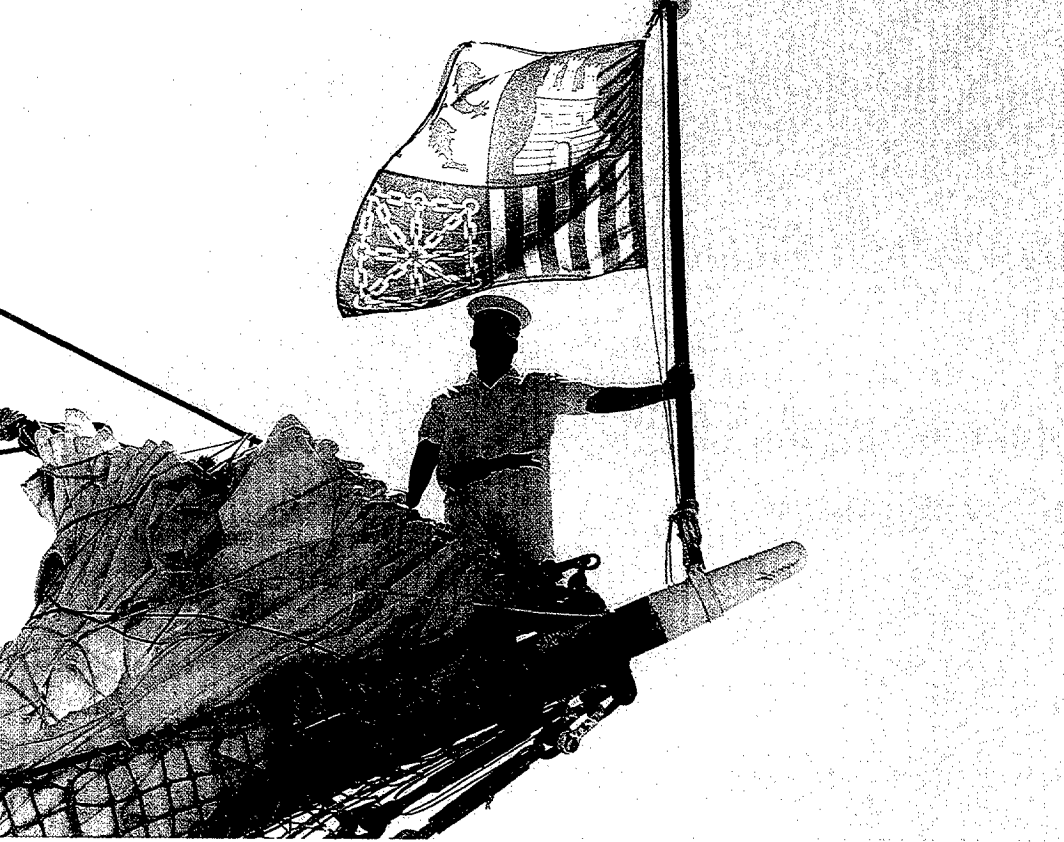
He visto una mínima parte de un territorio en el que se produjeron enfrentamientos, a veces a tres bandas, que lo llevaron a la situación en que hoy se encuentra: áreas urbanas y rurales arrasadas, campos sin cultivar, zonas minadas, infraestructuras destruidas, pobreza, esquelas mortuorias, paro y miedo. Además de los combates, hubo limpiezas étnicas que se tradujeron en matanzas, y en destrucciones de hogares, barrios y pueblos enteros, efectuadas unas veces por elementos de otra etnia y otras veces por los mismos dueños antes de huir. Todos aplicaron la táctica de tierra quemada. Las diferencias lógicamente se acentuaron y no parece que tengan solución a corto plazo. Hubo muchos muertos y hay mucho odio. Hay refugiados que quieren regresar a sus lugares de origen y hay quien se opone. Las zonas de separación para muchos son verdaderas fronteras. Todos estos son aspectos negativos para la paz y la estabilidad de la zona.

También se vislumbraron aspectos positivos, que pueden ayudar a equilibrar la balanza en aras de una situación estable que permita consolidar la paz, como es el caso de las reconstrucciones ya efectuadas o en marcha, el restablecimiento de servicios, como agua, gas, electricidad o transportes públicos —en ocasiones con dificultades, como el caso que cité de la electricidad en Trebinje—, los campos que se empezaban a cultivar; o los negocios reabiertos. La sensación de paz se podía sentir en muchas escenas y en muchos lugares, como los niños que iban al colegio, la gente que compraba, paseaba o esperaba el autobús o el tranvía, los pescadores en el Neretva, la clientela de los bares y restaurantes, o las ganas de vivir que muchos demostraban —puede que acompañadas de deseos de olvidar—. Éstas pueden ser pequeñas rendijas que permitan entrever una esperanza de paz duradera.

Y en el medio está la IFOR, en la que unos 1.700 efectivos españoles cumplen sus cometidos lo mejor que pueden, con un trabajo intenso, con negociaciones con las facciones, con ayudas a la población, con patrullas y reconocimientos, con apoyo a otras organizaciones, con moral alta, con gran fatiga, con buen humor, a veces con el fango hasta las orejas —como era el caso de Infantería de Marina—, y siempre con la satisfacción de saber que hacen algo útil en beneficio de la paz. Pero para conseguir esa paz será necesario tiempo, buena voluntad, ayuda del exterior, una gran dosis de optimismo y, sobre todo, mucha suerte.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ





Torrotito. Autor: Pablo Gamboa.



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.

24.504.—Hace cien años

Se inicia este cuaderno de noviembre de 1896 con un artículo titulado *Notas sobre el gobierno de los buques*, por don Joaquín Bustamante, capitán de fragata, que sigue; estudia detalladamente todo lo referente, entre otras cosas, a «efectos del timón; efectos de la hélice; buque avante y hélice ciando; movimientos giratorios; mejor situación del puesto de maniobra y determinación de la curva de evolución». Sigue *Avería en el aparato del timón del*

crucero «Alfonso XIII», por don Manuel Carballo; se refiere a la que este crucero sufrió en el dicho aparato el 20 de agosto de 1896; estaba «manobrando para zafarnos de un vapor que venía de vuelta encontrada». *Sobre los polígonos y poliedros regulares*, por don Antonio Gómez Ruiz, astrónomo del Observatorio de Marina; comenta aquí «un interesante libro titulado «Origen poliédrico de las especies», cuyo autor es don Arturo Soria y Mata, «ilustrado Director de la Compañía Madrileña de Urbanización», fijando su atención en él «á causa de un importante concepto erróneo, ó mal expresado, que en el capítulo *Mecánica celeste* de dicha obra encontró... mi querido compañero don Manuel Poch». Se continúa con un *Estudio sobre la ley de las tormentas*, por A. Schwerer, teniente de navío (Armada francesa), traducido por el teniente de navío don Francisco de Llano; es conclusión de lo publicado en anterior cuaderno. *Torpedos automóviles*, por Eduardo Mier, tomado de «La Naturaleza», es su conclusión; se refiere a «aparatos de dirección; disposiciones contra las redes Bullivan; ventajas de los torpedos dirigibles». *La táctica naval*, por don Emile Duroc; da cuenta de «Los cursos de táctica naval brillantemente inaugurados hace algunos años en la Escuela Naval francesa por el Teniente de navío Degouy, han debido repetirse en la Escuela Naval de Guerra de reciente creación». Sigue con *Las construcciones navales en Alemania*, tomado de «Le Yacht», de septiembre pasado; es su autor Emile Duroc. *Las construcciones navales en Inglaterra*, por M. E. J. I. Aubry, teniente de navío. *Los problemas de la navegación ortodrómica resueltos gráficamente por el Station Pointer*, extractado de «La Rivista Rassegna di Marina mercantile e di pesca» (Trieste, 1896), por el profesor G. Saija; estudia, entre otras cosas, «Sobre la manera de trazar en la carta el arco de círculo máximo que pasa por el punto de partida A (latitud L, longitud G) y por la llegada B, y determinar con antelación á la salida la distancia ortodrómica del punto de llegada y los rumbos correspondiente á las diversas posiciones M que la nave ocupará, siguiendo el arco de círculo máximo A B». *Efemérides de Marina*, correspondientes al mes de noviembre. *Necrologías*, dando cuenta del fallecimiento de don Pedro Velasco Valderrama y Soto, capitán de fragata, y de don Manuel Villalón y Villalón, capitán de navío.

En *Noticias Varias* publica, entre otras, *Numeral*, asignado por Real Orden de 27 de octubre último al crucero *Reina Regente*, «que se construye en el Arsenal de El Ferrol, la numeral 6 y la señal distintiva G. S. D. V.». *Nombramiento*, del médico mayor de Sanidad de la Armada don Gabriel López Martín, por disposición del excmo. sr. capitán general de la isla de Cuba, «para desempeñar una de las cátedras vacantes en la Facultad de Medicina de la Universidad de La Habana». *Rusia. Viaje de un torpedero por tierra*: «La tentativa para transportar un torpedero por rails desde San Petersburgo á Sebastopol fue coronada por éxito tan feliz, que Rusia se propone enviar por el mismo camino otros torpederos para reforzar la escuadra del Norte».

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. Gran número de ilustraciones acompañan al cuaderno.

J. F. G.

**24.505.—Centenario de la guerra de Cuba.
Noviembre de 1896**



Una Real Orden del día 5 de este mes asigna el reglamento de dotación del acorazado *Cristóbal*

Colón, que queda constituida con un capitán de navío comandante, un segundo capitán de fragata y un tercero teniente de navío de primera clase, diecisiete oficiales, diez guardias marinas, sesenta y tres suboficiales (seis de maestranza), cincuenta y ocho infantes de Marina y trescientos ochenta y seis de marinería en sus diferentes categorías y especialidades; total: 543 hombres.

Otra Real Orden del día 16 hace extensiva la Ley de 24 de agosto del mismo año «á las fuerzas de Infantería de Marina, compañías de desembarco y marinería que en unión con las fuerzas del Ejército operen en tierra durante la actual campaña de Filipinas».

Por Real Orden del día 19 se fija la planilla del crucero *Castilla*, depósito de marinería en el Apostadero de Filipinas, siendo su número total 101 hombres.

En ese mismo día 19, otra Real Orden fija definitivamente en 5.000 pesetas anuales los fondos económicos de los cañoneros *Alvarado* y *Sandoval*.

El día 23 se fija la cuantía del fondo económico del torpedero *Filipinas* en 15.000 pesetas anuales.

J. B. N.

24.506.—Bautismo



El Boletín de la Real Academia de la Historia (Tomo XII, marzo 1888)

publica una noticia que, por su indudable interés, reproducimos, y que, por su singularidad, no necesita comentario alguno:

«El Sr. Fernández Duro, que tanto ha contribuido y contribuye al esclarecimiento de la historia marítima de España, ha presentado la siguiente escritura inédita:

Bautismo del bajel *San Felipe* en 1717.

Don Juan de la Cruz Geonés, Presbítero, Licenciado en Sagrada Teología, Regente de la Parroquia de San Feliu de Guíxols, Diócesis y Provincia de Gerona en Cataluña, por ausencia del Reverendo Cura párroco de la misma,

Certifico: Que al folio 241 del libro sexto de bautismos de la misma, entre las partidas sacramentales, consta el acta que, traducida del catalán, á la letra es como sigue: «A los diez y ocho de Maio de mil setecientos diez y siete fué bendecido el Baxel de guerra construido en la playa de la presente villa con solemne bendición y demás ceremonias que acostumbra Nuestra Madre la Iglesia por el Muy Ilustre Sr. Abad Fr. Isidoro de Conwaren (2), con asistencia de la venerable Comunidad de Monjes y Presbíteros. Asistió como Padrino D. José Vicariá, Coronel del Regimiento de Infantería, dicho de Cantabria, Comandante que era de la presente Villa. El nombre, ó invocación del Santo, que se puso por Patrón y Titular de dicho Baxel, fué San Felipe Apóstol, para honor y memoria de Nuestro Rey y Señor D. Felipe Quinto (que Dios guarde.)=La bendición se hizo en la forma siguiente: Salió de la Iglesia el Muy Ilustre Sr. Abad revestido de Capa con las insignias abaciales de mitra y báculo, asistido de ministros también revestidos, en procesión solemne con asistencia de la venerable Comunidad de Monjes y Presbíteros, precediendo las banderas y gonfalones de las Cofradías; y llegando al Baxel, se hizo con solemnidad la bendición del Baxel con las ceremonias que acostumbra nuestra Madre la Iglesia. Después se cantó sobre la popa misa

solemne con música, la que celebró el Muy Ilustre Sr. Abad con ministros, usando el Sr. Abad de mitra y báculo, aunque no celebró misa pontifical, sino meramente misa abacial. Concluída la misa, se hizo la bendición de las banderas y armas del Baxel; con una bendición se terminó la función dentro del Baxel, volviéndose á la Iglesia el Sr. Abad asistido de los ministros y venerable Comunidad de Monjes y Presbíteros en forma de procesión, de la misma manera que había salido de la Iglesia para ir á bendecir el Baxel^o.

Es conforme al original que obra en el archivo de esta Parroquia, de que doy fé en este pliego del Real sello de Oficio por reclamación del Sr. Aiudante Militar de Marina de este distrito, firmado, rubricado y signado con el de este Curato de San Feliu de Guíxols, á los veinte y nueve días del mes de Enero de mil ochocientos sesenta y dos.=Juan de la Cruz Geonés Pbro.=Hay una rúbrica.= Hay un sello que dice: *Curato de S. Feliu de Guíxols, Obispado de Gerona.*

J. J. P. F.

24.507.—Biografía breve



Es ésta la de don Martín Ferreiro y Peralta, primer delineador constructor

de cartas del Depósito Hidrográfico. Nacido en Madrid, el 30 de marzo de 1830, se dedicó desde muy joven al estudio de las matemáticas, idiomas, geografía y dibujo, y bien pronto pudo colaborar en la construcción del «Atlas de España», que dirigía don Francisco Coello, trabajo que duró once años.

Prevía oposición, fue nombrado delineador del Deposito Hidrográfico (20-1-1856), ascendiendo en esta clase en 6 de julio de 1859 y, sucesivamente, a tercer delineador (20-9-1866), a segundo (20-1-1874), y a primero (21-1-1881).

Colaboró junto con los señores Moreno y Alcalá Galiano en la publicación de la primera edición oficial española del «Código internacional de señales,» «traducida de la inglesa de Larkins». También participó en la redacción del «Diccionario Marítimo», en unión de Gonzalo de Murga y José de Lorenzo; por estos servicios y otros especiales, le fue conce-

didada una Cruz del Mérito Naval de primera clase, dos de segunda y «los honores de teniente de navío de primera clase» (20-2-1878).

Al crearse la Sociedad Geográfica Española fue elegido secretario general y perpetuo de ella. En la Asociación para la Enseñanza de la Mujer desempeñó durante cinco años la cátedra de Geografía. Tomó parte en los congresos y exposiciones de Venecia en 1881, y París en 1883, como representante de España y de la Sociedad Geográfica.

En 1 de diciembre de 1880 vio convertirse en realidad uno de «sus pensamientos más queridos», la constitución de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos; con este motivo, el entonces ministro de la Gobernación «no encontró méritos bastantes los contraídos por el señor Ferreiro, por la creación de tan humanitaria Sociedad, para ser recompensados con la cruz de Beneficencia» que se había solicitado para él; sin embargo, el ministro de Marina lo premió con un «sobresueldo de 2.000 pesetas anuales».

El 15 de junio de 1872 fue nombrado académico correspondiente de la Real Academia de la Historia, «como recompensa á la construcción del mapa de España del siglo XIV»; por cierto que, parece ser, este mapa ha quedado inédito. Por un Real Decreto de 4 de agosto de 1888, le fueron concedidos los honores de jefe superior de Administración Civil. El 30 de abril de 1891 fue nombrado vocal de la Junta Consultiva del Instituto Geográfico y Estadístico.

Fue autor, entre otras obras, además de las citadas, del «Almanaque Marítimo y Anuario de Mareas en las costas de España en 1869», «Memoria sobre el salvamento de náufragos», «Influencia del descubrimiento del Nuevo Mundo en las ciencias geográficas» (año 1892). Como recompensa a todos estos trabajos geográficos y estadísticos, «apreciados en el extranjero como peritísimos», obtuvo varios premios, así como el haber sido nombrado corresponsal de la Sociedad Geográfica de Lisboa; oficial de Instrucción Pública de Francia y de la Corona de Italia, concediéndole la medalla de plata de primera clase la Sociedad francesa de Topografía; medalla en la Exposición Marítima del Havre y de Nápoles; de oro en la Universal de Barcelona, y diploma en la de Viena.

Falleció en su ciudad natal (5-4-1893), dejando «un vacío difícil de llenar... gozaba la justa reputación que le concedieron muchos años de provechosos estudios en la ciencia geográfica, en la que era una verdadera celebridad, más conocida en el extranjero que en su propio país». La REVISTA GENERAL DE MARINA, de la que fue colaborador, le dedicó, con motivo de su fallecimiento, una sentida *Nota Necrológica*.

J. F. G.

24.508.—Nuestros orígenes



No nos vamos a referir aquí a nuestros orígenes biológicos o genéticos, sino a los corporativos. Pensábamos que todo oficial de la Armada los conocía, pero con el paso del tiempo las cosas se van olvidando, y para refrescar nuestra memoria presentamos a nuestros lectores un brevísimo recordatorio de los orígenes de nuestra *Alma Mater*, nuestra entrañable Escuela Naval Militar.

El Cuerpo General de la Armada se creó en los tiempos de Alberoni y Patiño, y así se puso bajo una misma bandera la diseminación de escuadras autónomas, lo cual trajo consigo la necesidad de la creación de una Escuela Naval Militar de la que saliese la oficialidad que había de dotar los buques, unificando así el espíritu corporativo. Anteriormente a esta importante realización, los buques se surtían de la clase de pilotos provenientes del colegio de San Telmo, de Sevilla, o del de Guardias de Estandarte, en Cartagena, y otros varios, incluso del extranjero. Así nació en Cádiz la Real Compañía de Guardias Marinas, que poco después pasó a San Fernando en 1769, siguiendo las aguas de la sede departamental que se trasladó a la Isla.

Sin embargo, esta escuela no era suficiente para surtir a la Armada de todo el personal necesario, por lo que en 1777 nacieron otras dos compañías reales de guardias marinas, en Ferrol y Cartagena, pero ambas filiales de la de San Fernando, ya que tanto el detall de cada una como su jefatura radicaba en ésta.

En 1824 se refundieron todas las compañías en una sola unidad física con sede en el

arsenal de La Carraca con la denominación de Real y Militar Colegio de Guardias Marinas. En 1845 se inauguró en San Carlos el Colegio Naval, y con él, la creación del primer e ilusionante empleo de todo oficial: aspirante de Marina, previo al de guardia marina, obtenido al pisar las nobles cubiertas de nuestros buques.

Pero con la revolución de 1868 se cerró este colegio hasta 1871, en que volvió a abrirse, esta vez en nuevo emplazamiento a bordo de la fragata *Asturias*, fondeada en la dársena ferrolana, con el nombre de Escuela Naval Flotante; y así hasta 1909 en que fue clausurada. En 1913, y con la denominación de Escuela Naval Militar, volvió a funcionar en San Carlos, en la misma sede que tuvo durante el período 1845-1868, hasta 1942 en que fue definitivamente trasladada a su emplazamiento actual en Marín, en la incomparable ría de Pontevedra.

J. L. T.

24.509.—Cultura navai



Fue Martín I *El Humano* (1356-1410) hombre de gran cultura y afición a los estudios clásicos, a pesar de los conflictos que tuvo que afrontar en su reinado, contrariando su carácter pacífico y benevolente que le valió el título que le dio la Historia.

En el inventario de su nutrida biblioteca figuran muchos libros y documentos de carácter náutico, geográfico y astronómico que demuestran su interés por la cultura naval, entre los que podemos citar:

Un derrotero en catalán que comienza en el cabo de San Vicente; las «Tablas Alfonsés» (un volumen en catalán y otro en latín); dos tratados sobre el astrolabio, en francés y catalán uno, y el otro en aragonés; veintidós libros sobre Astronomía (diecisiete en latín, cuatro en catalán y uno en francés); siete Almanques (*Almanach*, seis en latín y uno en catalán); dos tratados de Geometría, en latín, y otro de Matemáticas (*Lalgorisma*); un «Summa Tholomeu», en latín, y «Tholomeu», en catalán; «Marco Polo», en catalán e «Imago Mundi», en francés; «De les naus y

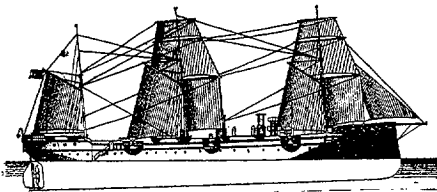
De la ordinaci6n de la mar», en catalán. Además, seis cartas de navegar, instrumentos náuticos diversos (esferas celestes, compases, tablas, calculadores horarios, etc.).

Todos los libros eran, naturalmente, manuscritos, ya que la imprenta de tipos móviles no se inventó hasta mediados del siglo xv. Hemos de subrayar el «Marco Polo» y el «Imago Mundi», de Pierre D'Ailly, que, cuando se dieron a la imprenta mucho después, tanta influencia tuvieron en los descubrimientos oceánicos, en especial el segundo, aunque no poco de su contenido fuera imaginario, que fue profundamente estudiado por Cristóbal Colón como lo demuestran las múltiples anotaciones marginales de su puño y letra.

G. Y.

24.510.—*Reina Mercedes*

Actuación callada, aunque en extremo benemérita, fue la del cruce-ro *Reina Mercedes* en los combates reñidos en 1898 en Santiago de Cuba contra las fuerzas enemigas tan superiores en potencia y en número.

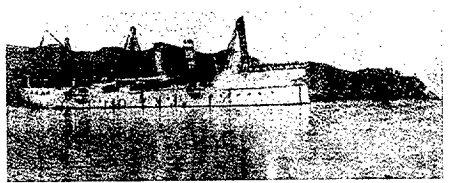


Cuando llegó la guerra con los Estados Unidos estaba ya en muy malas condiciones. Se mantenía en el puerto de Santiago y a la llegada de los enemigos estaba amarrado muy cerca de tierra, entre punta Socapa y Cayo Smith, con la proa dirigida al canal de entrada. En los ataques llevados a efecto por la escuadra americana recibió 35 impactos que le produjeron dos incendios, sofocados heroicamente por el teniente de navío don Antonio Ozámiz y sus hombres. Tuvo el buque muertos y heridos; entre los primeros, su coman-

dante, el capitán de fragata don Emilio Acosta; con los cañones que le quedaron a bordo fue el *Mercedes* una eficaz batería flotante que luchó con denuedo.

Otros cañones fueron desembarcados y emplazados en tierra, servidos por sus dotaciones de a bordo; constituyeron la mejor defensa artillera de la plaza de su lado del mar. Abundaban —por desgracia— los cañones, aún ¡de avancarga! (recuerdo el efecto que me hizo su contemplación —gran sorpresa— cuando, siendo guardia marina, visité Santiago de Cuba y recorrí con unción los lugares de combate). La artillería de avancarga (con balas esféricas) no era capaz de mantener a distancia a los buques atacantes enemigos; los del *Mercedes*, de tiro rápido y con proyectiles ojivales, sí, pero eran pocos.

Los hombres del *Reina Mercedes* también lucharon en tierra como infantes en la defensa de la plaza de Santiago, y sufriendo numerosas bajas, dejando muy alto el honor de la Armada.



El *Reina Mercedes*, batiéndose, a la entrada de la bahía de Santiago (mayo de 1898).

El general Linares, gobernador de Santiago y su valiente defensor, recomendó como distinguidos ante el capitán general de la Isla, general Blanco, poniendo en primer término «a los oficiales de Marina de la batería Socapa»; mas todos los del *Reina Mercedes* se batieron como buenos.

C. M.-V.

24.511.—*Tabaco*



A los acosados fumadores que aún quedan, quizá les interese conocer la prohibición que figura en el bando que dictó don Enrique Bazán y Benavides, mar-

qués de El Viso y capitán general de las gale-
ras de España en 1663, que reza así:

«...que ninguno meta tabaco de humo,
venta ni tome en galera, pena de un mes de
sueldo, si fuere forzado un año más en gale-
ras y si esclavo cincuenta palos en cruxida.»

Aparte de la severidad de las penas, es de
notar, primero, que sólo se prohibía el «taba-
co de humo» (no el de mascar); segundo,
solamente se perseguía el tráfico y no el
consumo, lo mismo que hace la legislación
actual con la droga, y, tercero, que las autori-
dades sanitarias no advertían nada: se trataba,
por lo visto, de prevenir incendios más que de
velar por la salud del personal.

G. Y.

24.512.—Libro curioso

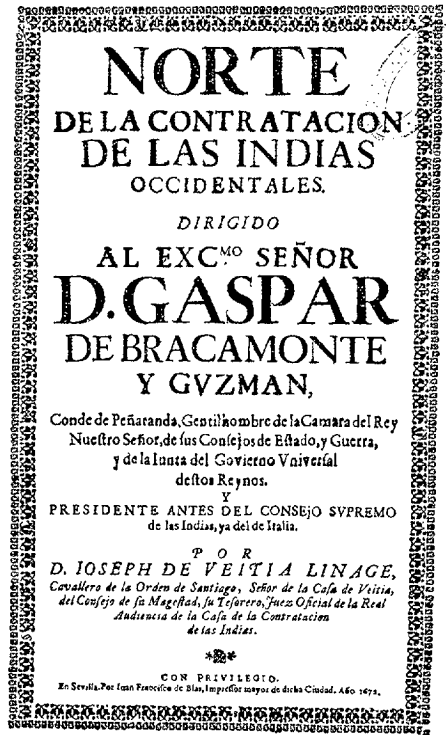


Es éste el titulado «Norte
de la contratación de las
Indias Occidentales»;
fue su autor don José de Veitia y Linage;
publicado el año 1672, ahora, en 1981, bajo
el patrocinio del Ministerio de Hacienda, lo
es en reedición facsimilar.

Estudia la obra «todo lo concierne a la
jurisdicción y gobierno de la Casa de Contra-
tación...». Precedido de una a modo de *Intro-
ducción*, siguen unas *Notas biográficas de
don José Veitia y Linage*, desde su nacimien-
to en Burgos (23-1-1623) hasta su falleci-
miento en Madrid (20-7-1688), así como su
paso, entre otros cargos, por la Casa de
Contratación y Consejo de Indias, por don
Francisco Solano; se continúa con ocho
Apéndices, y la obra la abren las necesarias
censuras, licencias, dedicatoria a don Gaspar
de Bracamonte y Guzmán, conde de Peña-
randa, y dos sonetos a él dedicados; un
Índice de los capítulos «en que se dividen los
dos libros» del «Norte de contratación de las
Indias».

El libro primero consta de 37 capítulos,
dedicados, entre otras cosas, a: «De la prime-
ra creación y origen de la Audiencia y Casa
de la Contratación dellas... Atarazana Real...
Visitadores de naos de la Carrera de las

Indias», refiriéndose a la organización y
funcionarios de éstas.



El libro segundo: «De los Generales de
las Armadas y Flotas de la Carrera de las
Indias y asientos q̄ suelen hazerse dellos, y de
los Almirantes dellas, y Auditores... Del
Governador del Tercio de Galeones, sus
Capitanes y demás Oficiales, y de la gente de
Mar y guerra... De la Armada Real de la
guardia de la Carrera de las Indias, y de las
Armadas y Flotas... La Armada de Barlovento...
Del Piloto Mayor, Cosmógrafos de la
Casa de la Contratación de las Indias...».

El libro, con una lujosa presentación, está
muy bien impreso, suponiendo un gran acier-
to su reedición, que siempre servirá para uso
y consulta de especialistas e investigadores
del tema.

F.

24.513.—El cementerio de San Carlos



En la población de San Carlos, de San Fernando, cercano al puente de Ureña, se encuentra un terreno abandonado que fue un antiguo cementerio. De este terreno, conocido vulgarmente como «cementerio del soldado», apenas se conserva su historia. En los innumerables trabajos y descripciones sobre la población militar de San Carlos, ni siquiera se le cita.

Trataré aquí de exponer lo que he deducido de mis investigaciones: como es sabido, el edificio de lo que fue hospital de San Carlos sería puesto en servicio como tal en 1809.

Por aquel entonces la Isla de León era atacada por los invasores franceses, y en el edificio ingresaban muchos enfermos españoles, ingleses y heridos de la escuadra francesa del almirante Rosilly. Los fallecidos eran inhumados en otros cementerios y en el municipal, de reciente construcción, lo que ocasionaba grandes gastos frente a los escasos ingresos. Se acordó entonces la construcción de un pequeño cementerio dependiente del hospital. Por el ramo de Ingenieros Hidráulicos se estudió qué lugar sería el apropiado para su instalación, siendo encargado el ingeniero de Marina Antonio Prat y Prat.

Para formarlos se acotó y cerró un terreno situado a corta distancia de la Casería de Ossio. Su construcción significó un considerable ahorro para la Marina en aquellos calamitosos tiempos.

En el cementerio de San Carlos se enterrarían, a fines del siglo XIX, los fallecidos en el hospital procedentes de las campañas de Cuba y Filipinas.

Con posterioridad a estos años (1914-1920), al parecer hubo pocas inhumaciones en el viejo «cementerio del soldado», en el que también eran enterradas las religiosas de San Vicente de Paúl que lo cuidaban.

Las aguas de la cercana playa de la Casería inundaban en muchas ocasiones el recinto, por lo que los restos que contenía hubieron de ser trasladados al cementerio municipal. Una Ley de 30 de enero de 1932 expresaba que los cementerios municipales serían comunes a todos los ciudadanos sin diferencias fundadas en motivos confesionales. El Decreto de 2 de

agosto siguiente suprimía el servicio eclesiástico en los centros, dependencias y buques de la Armada y, aunque sería derogado por la Ley de 10 de diciembre de 1938, la pérdida de muchos documentos de estos difíciles años, así como el incendio que sufrió el Archivo de la zona marítima en agosto de 1976, han hecho imposible encontrar datos precisos de la fecha en que cesaron los servicios en el cementerio municipal de San Carlos.

Aún quedan trozos del cerco de piedra que acotaba el viejo cementerio, hoy totalmente abandonado y convertido en depósito de escombros. No queda de él huella de lo que fue en pasados tiempos.

J. M.^a B.

24.514.—Inglaterra. El barco más grande del mundo



Con este título y en la sección de *Noticias Varias*, nuestra REVISTA, en el cuaderno de noviembre de 1896, daba la que aquí trascribimos:

«En Belfast fue botado al agua el 10 de septiembre último un barco mandado construir por la Compañía Manbourgevisse-Americaine, que por sus dimensiones será el mayor del mundo.

El *Pensylvania* (así se llama el nuevo barco) es de doble hélice, tiene 20.000 toneladas de capacidad, 170 metros de eslora, 18,90 de puntal; su velocidad será de 14 nudos por hora y está dispuesto para transportar 1.450 pasajeros.»

Aparte de que «nudos por hora» sería unidad de aceleración, no de velocidad, recordemos que el *Great Eastern*, que le precedió en casi cuarenta años (1858), tenía 217,6 metros de eslora y 24,4 de manga.

J. F. G.

24.515.—Canción



Una, dedicada a la Santísima Virgen, escribió el eximio poeta español Cristóbal de Castillejo (1494-1590), que en su época tuvo una gran difusión, al punto de

que en muchas ocasiones los marinos en sus diarios de navegación solían agregar a la invocación de la Divinidad o alguna virgen o santo determinados, con la que comenzaban éstos.

Transcribimos aquí la bonita y sentida poesía de Castillejo:

«*Ave Maris Stella*

Clara estrella de la mar,
Dichosa puerta del cielo,
Madre de nuestro consuelo,
Virgen nacida sin par;
Reina bienaventurada,
De todos consolación
En todo tiempo y sazón
Sed, pues sois nuestra abogada;
Mas por gracia singular,
Las rodillas por el suelo,
Pedimos vuestro consuelo
Mientras estamos en la mar.»

L. F. F.

24.516.—Transporte de ataque



Como tal podría clasificarse el *uxer*, construido especialmente para el transporte de caballería de asalto, con una gran porta a popa para su desembarco, profusamente empleado por la Marina catalanoaragonesa. El grabado, única representación que al parecer existe de esta clase de nave, corresponde a una ilustración en una carta del llamado «Atlas catalán», realizado en 1376 por Jafuda Cresques, que se conserva en la Biblioteca Nacional de París, cuya leyenda dice:

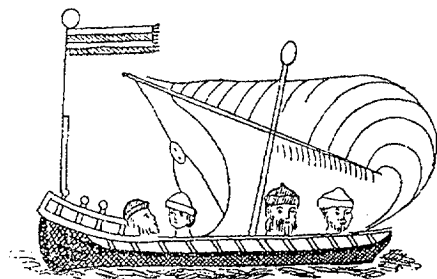
Partich luxer den Jac. Ferrer per anar al riu de lor al jorn de sen Lorens qu es a X de agost i fo en MCCCXLVI.

No hay otra referencia del navegante mallorquín Jaime Ferrer —al que no hay que confundir con el cosmógrafo catalán del mismo nombre, apodado *de Blanes*, casi un siglo posterior a él—, ni el Río de Oro que se menciona corresponde necesariamente con el actual territorio así llamado.

La figura —algo tosca por razón de su miniaturización— más parece una carroza para un desfile de gigantes y cabezudos y no permite apreciar bien sus características: corresponde a un tipo de los de menor porte, pues los había, en efecto, de 120 remos y tres palos con castillos a proa y popa, como los mayores de la flota del almirante Bernardo de Cabrera (1354), o tan grandes como el tomado a los moros por Alfonso XI en el sitio de Algeciras (1342), con 160 hombres de armas, 120 ballesteros y 40 caballos y que su hijo don Pedro reforzó con tres castillos a proa, popa y centro.

Otros transportes se empleaban también, como las carracas, carracones y cocas, pero eran en realidad buques mercantes sin acondicionamiento especial, contratados o requeridos para la ocasión.

G. Y.



partich luxer den Jac. Ferrer per anar al riu de lor al jorn de sen Lorens qu es a X de agost i fo en MCCCXLVI.

24.517.—Condecoración



Al amanecer del día 13 de octubre de 1796 navegaba la fragata de guerra *Mahonesa*, del mando del capitán de fragata don Tomás de Ayalde, desde Cartagena rumbo al Estrecho, «conduciendo seis prácticos destinados a la escuadra» del teniente general don Juan de Lángara y Huarte, cuando, hallándose a la altura del cabo de Gata, avistó a la fragata británica *Terpsicore*, de mayor porte y armamento que la española;

era éste «24 cañones de a 12 y dos obuses de 32 en el combés, dos de a 8 y ocho obuses de a 24 en el alcázar, y dos cañones de a 6 y dos obuses de a 24 en el castillo»; el armamento de la *Mahonesa* era de «doce cañones de a 26 y seis de a 8».

Entablóse desigual combate entre ambas, sobre las nueve y media de la mañana en que iniciaron la aproximación, cañoneándose a corta distancia; duró el duelo hasta las doce menos cuarto, en que ya la *Mahonesa* tenía «varias piezas desmontadas e inútiles desde la medianía hacia la proa por haberse desplomado encima parte del pasamano de estribor; las jarcias principales y el velamen destrozados por la metralla; rota la rueda del timón, varios agujeros a flor de agua»; y en cuanto a las bajas, muertos el alférez de fragata don César de Piles y Rubín, tres contra maestros, y diecisiete entre marinería y tropa, en total veintiuno; heridos un oficial, el sargento de Infantería de Marina, y veintiséis individuos, seis de ellos muy graves.

Ante esta trágica situación se celebró consejo de oficiales, acordándose en él la rendición; se arrió la bandera y fue conducida la fragata a Gibraltar, quedando la dotación prisionera.

La primera noticia que se tuvo de este desgraciado suceso fue por un parte dado por el capitán del puerto de Cádiz al almirante comandante general interino del departamento marítimo de Cádiz el día 20, en el que le manifestaba que «el patrón de un falucho genovés llegado de Gibraltar supo que en la mañana del 19 había entrado en aquel surgidero la fragata *Mahonesa* presa de otra de S. M. británica, y que había oído decir que había muerto esta á la española bastante gente».

Como quiera que el gobernador británico se negó a llevar a los prisioneros desde la plaza a La Línea de la Concepción, tuvo que efectuarse por mar la entrega de éstos el día 23; a tal fin, el comandante general del campo, marqués de Roben, envió «un falucho de Rentas, una tartana y un bote» para el embarque de los prisioneros: «53 soldados de tropa de Marina, 14 artilleros y 165 tripulantes, más pilotines, carpinteros, el armero, sangrador, grumetes y pajes de escoba»,

excepto unos 20, que por estar heridos no lo efectuaron.

En cuanto al comandante don Tomás de Ayalde, el segundo, teniente de navío don Juan Venero, y hasta dieciocho oficiales, entre los que figuraban el alférez de navío don Luis Navarrete, los de fragata don Felipe Bauzá, don Domingo Cándano y el segundo piloto don Antonio Torrén, fueron conducidos a Inglaterra.

En descargo de su conducta por la pérdida de la *Mahonesa* manifestó su comandante que: «La fragata inglesa era de fuerza superior, y que la marinería abandonó los puestos desde las primeras descargas, siendo inútiles cuantos esfuerzos hizo la Oficialidad para que volviera a ocuparlos», corroborado esto por el comandante Richard Bown, «así como la de haber caído los botalones e inutilizado la artillería y de estar el casco en estado indefendible cuando se entregó»; fue admitida como vezaz esta manifestación del comandante Ayalde, puesto que por parte de la *Terpsicore* las únicas bajas sufridas fueron la de unos cuatro heridos.

Celebrado el consejo de guerra que juzgó su conducta, éste le condenó «a seis meses de suspensión de empleo, sirviendo de aventurero en el navío insignia de la escuadra del Océano» de don José de Mazarredo (R. O. 27-6-1797).

En cuanto a la *Mahonesa*, conservando su nombre, fue incorporada a la Real Marina británica hasta el año 1798 en que fue dada de baja. De Ayalde digamos que al cumplir la condena se le dio el mando de las fuerzas sutiles del apostadero de Cádiz.

Por lo que al alférez de fragata don César Piles se refiere, único oficial muerto, el rey le concedió a su hermano don José Ventura, que sólo contaba con doce años de edad, además de «Plaza de Guardiamarina, con uso uniforme y que asistiese a la Academia», la primera cruz de Carlos III pensionada que vacase, caso insólito, ya que para obtener esta cruz era preciso para los militares, además de alegar buenos servicios, muchos años de antigüedad.

L. F. F.

24.518.—Guerra química



En la «Crónica de Don Alonso el Onceno» (capítulo CCLXXXII), refiriéndose al sitio de Algeciras (1342) se lee:

«E tiraban (los moros) muchas *pellas de fierro*, que les lanzaban, con *truenos*, de que los christianos avian muy grand espanto, ca en qualquier miembro de ome que diese levábalo á cercén, como si se lo cortasen con cuchiello; e quanto quiera que ome fuese ferido della, luego era muerto, é non avia cerurgia ninguna que le pudiese aprovechar; lo uno, porque venia ardiendo como fuego, é lo otro, porque los *polvos* con que la lanzaban eran de tal natura, que qualquier llaga que ficiesen, luego eral ome muerto; é venia tan recia, que pasaba un ome con todas sus armas.»

Al efecto traumático de las *pellas* o proyectiles se unía el de las quemaduras y el hecho de que los *polvos* (la pólvora) actuaban químicamente sobre las heridas, haciéndolas mortales.

G. Y.

24.519.—Bandera



La concedió S. M. la reina regente Doña María Cristina a los alumnos de la Escuela Naval por Real Decreto de 16 de mayo de 1902, que dice así:

«En nombre de Mi Augusto Hijo el Rey Don Alfonso XIII y como Reina Regente del Reino,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo primero. Concedo a los alumnos de la Escuela Naval el uso de la bandera.

Artículo segundo. Esta bandera será igual en todo a la de Infantería de Marina, con la inscripción Cuerpo General de la Armada, rodeando por arriba el escudo, y por debajo de él, Escuela Naval.

Dado en Palacio a dieciséis de Mayo de mil novecientos dos.—María Cristina.—El Ministro de Marina, I. Cristóbal Colón de la Cerda.»

R. A. M.

24.520.—Gibraltar



Doña Constanza de Portugal, esposa de Fernando IV *El Emplazado*, participaba a «su tío Don Jayme por la gracia de Dios Rey de Aragon et Valencia et de Cerdenia et de Corcega et Conde de Barcelona et de la Sancta Iglesia de Roma sennalero Almirante et Capitan general» (Jaime II) de la toma de Gibraltar a los moros el 13 de septiembre de 1309, con las siguientes palabras:

«Et de las nuevas daca sabet que el Rey mio Senyor cobro a Gibraltar sabado XIII dias andados del mes de Setiembre que gela entregaron los moros. Et la manera commo la cobro fue esta: estando en la costa de Algesira embio a don Johan Nunes a don Alfonso Peres de Gusman et al Arçobispo de Seuilla et a don Ferrant Peres Sones et los Conçeios de Seuilla et de Xeres et de Niebla que cercassen este lugar de Gibraltar e los moros veyendose afincados del combatimiento que les fisieron et de los ingenios ouieron demanar pleytesia que querian dar el lugar al Rey. Et don Johan Nunes fiso gelo luego saber al Rey. Et luego a la ora el Rey metiosse en una *Galea* et passo alla et fisieron la pleytesia con el en esta guisa quel dexassen la villa con el pan et con las armas et con toda la vianda que y estaua et el que los fisesse poner en saluo allen mar. Otrossi oy viernes XII dias deste mes oue mandado en commo el Rey que passo á Gibraltar para que gela entregassen et los de la su flota que fallaron dos *carracones* en que vinia gent de moros que se cuydauan meter en Gibraltar corrieron contra ellos et quiso Dios et tomaron *uno de los carracones en que vinian ochenta cauallos de moros et el otro fue fuyendo contra Çebta et fueron en pos el.*»

Carracones y carracas eran grandes buques de transporte, los de mayor porte de su tiempo, lo que se confirma por los ochenta caballos que se mencionan.

G. Y.

24.521.—Situaciones



Según el reglamento aprobado el 18 de enero de 1877, los buques de la Armada se clasificaban según sus situaciones en:

- 1.º Armamento.
- 2.º En carena.
- 3.º Armados.
- 4.º Especial y económico.

Los buques en construcción botados al agua mientras no se ordenaba su armamento, y los que se daban de baja definitiva por inútiles para el servicio y hubieran concluido su desarme, quedaban excluidos de situación y a las inmediatas órdenes del ayudante mayor del arsenal.

A. R. D.

24.522.—Tribunales



En fecha tan tardía como 1839 los tribunales de justicia españoles todavía conservaban la mala costumbre de sentenciar a los reos de delitos comunes a cumplir las condenas que les eran impuestas en el servicio de las armas.

Semejante anacronismo provenía de los tiempos en que las partidas de bandera efectuaban las famosas levas, inundando los cuerpos del Ejército y la Armada de una verdadera pléyade de vagos, viciosos y maleantes, complementados por mozos de las clases más miserables del Estado, reclutados por el sistema de quintas, mientras que los privilegiados y clases acomodadas gozaban de múltiples exenciones que en la práctica los eximían casi por completo de las obligaciones del servicio de las armas.

La Real Orden de 13 de agosto de 1839 considera una *contradicción monstruosa* la existencia de tales condenas, en oposición con la honrosa obligación de todo español de defender a su patria con las armas, cuando fuese requerido legalmente para ello; en consecuencia, «...se ha dignado S. M. resolver que por ningún tribunal, justicia ni autoridad alguna se sentencie al servicio de las armas a reo alguno, cualquiera que sea su delito».

Ignoramos si esta real orden reiteraba otras anteriores; suponemos que sí, pero, de todos modos, ¿por qué esa terquedad de jueces y autoridades en convertir los navíos de S. M. en una sucursal de sus presidios?

R. A. M.

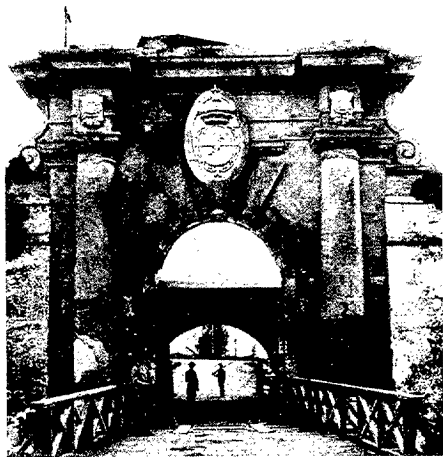
24.523.—Fortaleza



La de San Carlos de la Cabaña, frente a la ciudad de La Habana, fue construida a consecuencia del ataque a La Habana por los británicos en 1762. Las alturas de la Cabaña fueron la base de partida del ataque principal al castillo del Morro, defendido heroicamente por el capitán de navío don Luis Vicente de Velasco; con gloria militar de batallones y brigadas de Artillería de Marina (éstas pasaron a ser Real Cuerpo de Artillería de Marina, con privilegio para sus cabos de llevar galón de oro), los británicos ocuparon en fuerza las alturas de la Cabaña. La marinería de nuestra escuadra, organizada en compañías de «cazadores» (se portaron como buenos soldados), las atacó sin lograr expulsarles. Explotó la mina en el castillo del Morro y se produjo la capitulación. Todo esto hizo que al recuperarse La Habana se construyese la fortaleza de la Cabaña, que hoy nos ocupa. Sobre la hermosa portada vemos el escudo de España proclamando posesión y antigua grandeza; en la foto vemos también soldados cubanos con el uniforme de hace unos años, tocados aún con el típico sombrero de ala rígida, usado también por las tropas de los Estados Unidos.

En turbulencias políticas fue muy utilizada la fortaleza de la Cabaña como prisión militar. A nosotros nos recuerda especialmen-

te la gloria de los nuestros de 1762, pese al resultado final, cuando todos los castillos de La Habana fueron defendidos por capitanes de navío, y con honor por todos reconocido.



Una vieja canción decía: «Tres cosas tiene La Habana que no las tiene Madrid: el Morro, la Cabaña y el ver los barcos venir».

C. M.-V.

24.524.—«Misa Seca»



Sabido es que en tiempos antiguos estaba prohibido celebrar el Santo

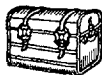
Sacrificio de la Misa a bordo de las naves, estuviesen navegando o al ancla, por temor a los bruscos movimientos de los buques. Al parecer, y en la época de Luis XIV, y por especial privilegio, se podía celebrar la Eucaristía en las galeras francesas, pero estando fondeadas.

En las naves de algunos países se celebraba desde muy antiguo la denominada «Misa Seca» o «náutica», llamada así porque el celebrante no consagraba las dos especies de pan y vino por temor a los balances, y se afirma que el rey San Luis de Francia la hacía decir en sus galeras durante sus expediciones de las cruzadas. Sin embargo, esta práctica,

no herética pero sí extraña, fue abolida por la razonada y firme oposición de eminentes teólogos y eclesiásticos.

J. L. T.

24.525.—Horario del Museo Naval



En el «Anuario administrativo y estadístico de la provincia de Madrid para el año de 1868», el de la «Gloriosa», redactado, de orden del señor gobernador, por don Francisco Javier de Bona, jefe de sección de Estadística de primera clase, publicado por acuerdo y a expensas de la Excm. Diputación Provincial e impreso en la oficina tipográfica del Hospicio, cuyo facsímil acaba de salir a la luz gracias a la Consejería de Hacienda y al Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid, hay muy pocas noticias referentes a la Armada, pero bastante curiosas; veamos. En la página 620 dice:

«Ministerio de Marina, plaza de los Ministerios, 7.—El Ministro da audiencia todos los días a su entrada. Los Oficiales a todas las horas diariamente.»

Choca el comprobar que, en ese año por lo menos, en la plaza de los Ministerios sólo se encontraba el de Marina, pues Estado residía en Palacio; Fomento, en Atocha, 14; Gobernación, en la Puerta del Sol; Gracia y Justicia, en la Ancha de San Bernardo, 47; Guerra, en el Palacio de Buenavista; Hacienda, en Alcalá, 9, y Ultramar, en el 54 de la misma calle de Alcalá.

«Museo Naval, misma dirección del Ministerio, segundo patio de la derecha. Se ve los Martes y Viernes, excepto los lluviosos, de 10 á 3, con papeleta que facilita el Director en las mismas oficinas de la Casa.»

Aquí lo chocante es el miedo a la lluvia en un organismo naval.

E. C.

24.526.—Saludo al cañón



Antes de reglamentarse el número de cañonazos de que debía constar éste, dependiendo del rango de la persona a quien se rendía, solía hacerse «a gusto del consumidor» que, por lo general, prefería pasarse a quedar por tacaño.

Así cuando el príncipe Felipe (aún no coronado rey) se presentó en el muelle de La Coruña en 1554 con motivo de su viaje a Inglaterra para casarse con María Tudor, aunque no iba a embarcar en aquel momento:

«...tiró el armada con el castillo, haciendo salva, de tal manera que verdaderamente parecía que la villa y fortaleza venían a tierra, y no menos la gente, puesta en gran temor y admiración, según en general las casas temblaban, como si de la tierra procediera; donde todos a una decían que en la generación humana tal salva ni tirar se había visto. Y fue tanta la humareda, que pareció que por una hora y más que duró el tirar de las naos y fortaleza, no se vio la tierra ni el cielo.»

Però no quedó ahí la cosa, pues cuando se disipaba el humo de tan formidable «mas-cletá»:

«...entraron nueve naos de la armada, muy bastecidas de todo lo necesario, y ellas en sí muy lucidas, con gran número de estandartes pintados, con tres mil y quinientos soldados que en ellas venían, las cuales hicieron su salva maravillosamente de bien. Y dejando de tirar las nueve naos, la infantería hizo luego lo mismo de arcabucería, que por espacio de media hora no paró.»

Eso sí que era gastar pólvora en salvas.

G. Y.

24.527.—Vieja foto



El excelentísimo señor don Juan Romero Manso, más que cumplidas sus bodas de plata con el Almirantazgo y casi a punto de cumplirlas en su empleo de almirante, con memoria digna de todo encomio, ha

sido capaz de identificar a la mayoría de los miembros de esta fotografía, tomada en la Base Naval de San Javier en junio de 1935. Aparte de los oficiales destinados en las escuadrillas de la base, se encuentran la mayoría de los jefes y oficiales embarcados, a la sazón, en la escuadra. Agradeceríamos a los lectores la identificación del resto.

- 1.—Teniente de navío don Ceferino Portal Villamil.
- 2.—Teniente de navío don Severiano Madarria y Garriga.
- 3.—Alférez de navío don Amaro Gómez-Pablos y Duarte.
- 4.—Teniente de navío don Juan Romero Manso.
- 5.—Teniente de navío don José Jáudenes y Junco.
- 6.—Teniente de navío don Edmundo Balbontín de Orta.
- 7.—
- 8.—
- 9.—
- 10.—Teniente de navío don Jesús Lasheras y Marcadal.
- 11.—Capitán de corbeta don Rafael Moro Reina.
- 12.—Capitán de corbeta don Manuel Calderón López-Bago.
- 13.—Comandante de Máquinas don Eustasio Fernández García.
- 14.—Teniente de navío don Pascual Pery Junquera.
- 15.—Capitán de corbeta don Juan García de la Mata.
- 16.—
- 17.—Capitán de navío don Luis Pascual de Pobil.
- 18.—Capitán de navío don Venancio Pérez y Zorrilla.
- 19.—Vicealmirante don Camilo Molíns y Carreras.
- 20.—
- 21.—
- 22.—
- 23.—Teniente de navío don Dámaso Berenguer Elizalde.
- 24.—Capitán de corbeta don Eladio Ceano-Vivas y Abarca.
- 25.—Capitán de corbeta don Patricio de Antonio y Morales.



- | | |
|--|--|
| 26.— | 44.—Teniente de navío don Manuel Castro Gil. |
| 27.—Alférez de navío don José Peral Torres. | 45.— |
| 28.— | 46.—Teniente de navío don Federico Fernández de la Puente y Gómez. |
| 29.—Teniente de navío don Julio Vizoso López. | 47.— |
| 30.— | 48.— |
| 31.— | 49.— |
| 32.—Alférez de navío don Francisco Galvache Ruiz. | 50.— |
| 33.— | 51.— |
| 34.— | 52.—Teniente de navío don José Ramírez Martínez. |
| 35.—Capitán médico don Enrique Mestre Solanes. | 53.—Teniente de navío don Jesús Sánchez Gómez. |
| 36.— | 54.— |
| 37.—Teniente de navío don Luis Ugidos y Soler. | 55.—Teniente de navío don José Calvar y González-Aller. |
| 38.—Teniente de navío don Diego Fernández de Hentrosa. | 56.—Capitán de Intendencia Ceño. |
| 39.—Alférez de navío don Ricardo Jiménez Arnau. | 57.—Teniente de Máquinas don José Seijo López. |
| 40.— | 58.—Teniente de navío don Evaristo López y Rodríguez. |
| 41.— | |
| 42.—Teniente de Intendencia don José R. Sobredo Riobó. | |
| 43.—Teniente de navío don José García Saralegui. | |

E. C.

MARINOGRAMA NÚMERO 332

Por DOBLAN

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

DEFINICIONES

Palabras

-
- A.— Marina: Resaca 102 87 44 60 85 27 23 8 32
- B.— Almirante norteamericano. En noviembre de 1947 se le nombró comandante general de las Fuerzas Navales norteamericanas en el Atlántico oriental y en el Mediterráneo 80 56 14 61 26 37 76
- C.— Refuerzo de madera en forma de teja y de largo variable que se da a los palos de la arboladura 31 49 77 30 90 58 104
- D.— Vela muy pequeña que se arma en la proa de las lanchas en caso de galerna 51 68 88 52 89 46
- E.— Navegante inglés que en 1591 salió de Portsmouth con dirección al estrecho de Magallanes, no logrando que entrase en él más que uno de los barcos de su armada 6 81 33 62 19 86 5
- F.— Vela triangular que se larga en algunas embarcaciones cuando se navega en popa cerrada 4 15 50 98 20 96 74 40 94
- G.— Echas el escandallo al agua para averiguar la profundidad y la calidad del fondo 11 97 2 93 100 43

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.

NOTICARIO



MARINAS MILITARES

NACIONAL

Actividades con Marinas extranjeras

Ejercicio NORTHERN LIGHT/BRIGHT HORIZONT 96 (2-12 de septiembre).—Es un ejercicio que se realizó en aguas del sur del mar de Noruega (mar del Norte), aguas cercanas al norte de Escocia, los estrechos de Skagerrak y Kattegat y proximidades del mar Báltico.

El objetivo del ejercicio fue demostrar y comprobar la disponibilidad de las fuerzas participantes y de los cuarteles generales de la OTAN para conducir operaciones en una zona en crisis entre dos bandos (Emerald y Copper). Se incluyeron operaciones y procedimientos tácticos en guerra antiaérea, guerra antisuperficie, guerra antisubmarina y guerra de minas, además de la interoperabilidad y estandarización del equipo que se utilizó.

El ejercicio fue conducido por CINCEASTLANT (NATOs *Commander in Chief Eastern Atlantic Area*). Participaron en él unidades de doce países de la OTAN: Bélgica, Canadá, Dinamarca, Francia, Alemania, Grecia, Islandia, Holanda, Noruega, Gran Bretaña, Estados Unidos y España, así como la agrupación de STANAVFORLANT, con un total de aproximadamente 50 buques de guerra, incluyendo dos portaaviones, nueve submarinos y 100 aeronaves.

Las unidades nacionales participantes en el ejercicio fueron: el portaaviones *Príncipe de Asturias*; fragatas *Santa María*, *Navarra*, *Andalucía*, y AOR *Patiño*.

Al finalizar el ejercicio, el *Príncipe de Asturias*, *Santa María* y *Navarra* se dirigieron a su base en Rota. La *Andalucía* y el *Patiño* efectuaron escala en Leith y Dundee, respectivamente, del 13 al 17 de septiembre, para participar en las pruebas OTAN de Guerra Electrónica (NATO EW Trials) que se desarrollaron del 17 al 20 de septiembre en aguas del mar del Norte.



Agrupación STANAVFORMED.—La fragata *Canarias* se integró desde el día 2 de septiembre en la agrupación de STANAVFORMED, con la que permanecerá hasta el 10 de diciembre. La agrupación la componen, además, las siguientes unidades: fragatas *Branderburg* (Alemania), *Van Galen* (Holanda), *Klaking* (Estados Unidos), *Adrian* (Grecia), *Grecale* (Italia), *Yildirim* (Turquía) y destructor *Nottingham* (Reino Unido).

La agrupación hizo escala en Casablanca del 12 al 17 de septiembre. A continuación se dirigió a participar en el ejercicio DYNAMIC MIX.

A la finalización del ejercicio, hizo escala en Augusta y Messina del 7 al 16 de octubre.



Ejercicio hispano-norteamericano GENERAL SHARK (2-12 de septiembre).—Es un ejercicio bilateral, para unidades de operaciones especiales, que se desarrolla en las proximidades de Rota y el campo de adiestramiento de la sierra del Retín. Su objetivo es incrementar el grado de interoperabilidad entre unidades de operaciones especiales de las dos naciones. Se realizaron ejercicios de ataque a puerto, obtención de inteligencia y rescate de rehenes.

El ejercicio se desarrolló en dos fases: la primera (2-6 de septiembre) consistió en un *cross-training*, incluyendo saltos de paracaidistas y ejercicios diversos. En la segunda (fase táctica) se llevaron a cabo misiones de ataques a buques surtos en Rota, recuperación de rehenes y reconocimientos estratégicos de objetivos. Las unidades nacionales participantes fueron la UEBC (Unidad Especial de Buceadores de Combate), la UEO (Unidad de Operaciones Especiales) y dos AB-212, con la colaboración del patrullero *Dragonera*. Por parte de Estados Unidos participaron el SDV *Team Two* y un PC-09 *Chinook*, con la colaboración del SSN *James K. Polk*, el NSWU-10 *Mast-Eur*, SBU-20 *Det India* y el CNSWTG-6 THFLT.



Ejercicio DINAMIC MIX (19 de septiembre-6 de octubre).—Es un ejercicio OTAN, de tipo LIVEX, para fuerzas combinadas, que se desarrolló en aguas del Mediterráneo, bajo la dirección de CINCSOUTH. El objetivo del

ejercicio es mejorar la capacidad de las fuerzas de la región sur de la OTAN para realizar la estrategia OTAN, y conducir operaciones a través de una situación de crisis en evolución. Participaron unidades de Alemania, España, Estados Unidos, Francia, Holanda, Italia, Reino Unido y Turquía, así como la agrupación de STANAVFORMED.

La participación española se dividió en dos grupos: el grupo ALFA, compuesto por el *Príncipe de Asturias*, *Santa María*, *Victoria* y *Marqués de la Ensenada*, y el grupo DELTA, compuesto por el *Aragón*, *Hernán Cortés*, *Pizarro* y un batallón de desembarco del Tercio de Armada. Además participó el submarino *Tonina*.

El ejercicio se dividió en cuatro fases:

- En la Fase I (19-21 de septiembre) se efectuaron las *PreSail Conferences*, por agrupaciones, en Palma, Cartagena, Augusta y Esmirna.
- Fase II (22-26 de septiembre): fase de adiestramiento por agrupaciones. El grupo ALFA la realizó en aguas del mar Balear, mientras que el grupo DELTA lo hizo en las proximidades de cabo Teulada (Cagliari).
- Fase III (27-29 de septiembre): fase de crisis, durante la cual los grupos de combate desplegaron contra las fuerzas OPFOR, y las unidades anfibas efectuaron el tránsito hacia las zonas de desembarco.
- Fase IV (30 de septiembre-6 de octubre): fase táctica en la que se llevó a cabo el enfrentamiento de fuerzas y desembarcos anfibs en cabo Teulada y Saros Bay (Turquía).

El grupo ALFA salió de Rota el día 17, efectuando una escala en Palma del 19 al 21 de septiembre, para asistir a la *PreSail Conference*. El 3 de octubre finalizó su participación en el ejercicio, comenzando tránsito de regreso a su base. El grupo DELTA salió de Rota el día 16, realizando, hasta el 18, un adiestramiento y un ensayo anfibo en el campo de adiestramiento de la sierra del Retín. Hizo escala en Cartagena del 19 al 21 de septiembre para asistir a la *PreSail Conference*.

El grupo ALFA, excepto el *Marqués de la Ensenada*, que se incorporó al grupo DELTA, finalizó el ejercicio el 3 de octubre, comenzando tránsito de regreso a su base, con la excepción de la fragata *Santa María*, que efectuó escala en Tolón del 3 al 9 de octubre, para asistir a la ceremonia de relevo de COMWEUCONMARFOR. El grupo DELTA, al finalizar el ejercicio efectuó una escala en Palma del 8 al 10 de octubre, entrando en Rota el día 12. El *Tonina* efectuó una escala en Cagliari el día 29, dirigiéndose a Cartagena al finalizar el ejercicio.



NATO EW Trials (SWG-4) (16-19 de septiembre).—Pruebas OTAN de Guerra Electrónica, organizadas por SACLANT y coordinadas por CINCEASTLANT, que se desarrollaron en el puerto de Leith y aguas del mar del Norte. Participaron el destructor *Gloucester* (Reino Unido), las fragatas *Abraham van der Hulst* y *Wielinger* (Países Bajos), *Narvik* (Noruega), *Nicholas* (Estados Unidos), y *Andalucía* y el buque de aprovisionamiento *Patiño* (España). La *Andalucía* efectuó escala en Leith del 14 al 17, y una vez finalizadas las pruebas, en este mismo puerto, del 20 al 21 de septiembre, asistió a la Conferencia postejercicio. El *Patiño* hizo escala en Dundee del 13 al 17 de septiembre; el día 18 dio por finalizada su participación en estas pruebas, dirigiéndose de regreso a su base en Ferrol.



Ejercicio FALCON NUT-96 (16-19 de septiembre).—Es un ejercicio de defensa aérea, programado conjuntamente por la Armada y el Ejército del Aire holandeses, que se desarrolló en aguas del mar del Norte. Su objetivo es el adiestramiento de las unidades participantes en operaciones integradas de defensa aérea como un esfuerzo conjunto y combinado para mejorar la efectividad. Participaron unidades aéreas de Holanda, Bélgica, Alemania, Reino Unido, Italia, Grecia, Turquía y OTAN. Las unidades navales fueron las fragatas holandesas *Tromp*, *Pieter Florisz*, *Tjerk Hiddes* y *Witte de With*, el auxiliar *Zuiderkruis*, el destructor inglés *Birmingham* y la fragata *Cataluña*. La *Cataluña* salió de Ferrol el 13 de septiembre para hacer escala en Den Helder el 15 de septiembre. Al finalizar el ejercicio volvió a efectuar escala en Den Helder del 19 al 22, regresando a su base.



PASSEX SP/IT (19 de septiembre).—El patrullero *Atalaya* efectuó, en aguas de la Zona Marítima del Cantábrico, un PASSEX con el buque anfíbio italiano *San Giusto*, durante el que realizaron ejercicios de comunicaciones (NAVCOMEX), Cross-Deck y MISCEX.



PASSEX SP/GE (23-24 de septiembre).—Se llevó a cabo por una escuadrilla compuesta por ocho patrulleros alemanes. Participaron dos aviones AV-8B, con los que efectuaron ejercicios de defensa aérea, y un patrullero de la Zona Marítima del Estrecho, con el que realizaron ejercicios SURFEX.



PASSEX SP/NL (25-27 de septiembre).—Se realizó entre el dragaminas holandés *Middelburg* y un patrullero de la Zona Marítima del Estrecho.



PASSEX SP/IT (25-27 de septiembre).—Efectuado entre el LPD italiano *San Giusto* y un patrullero de la Zona Marítima del Estrecho.



PASSEX SP/FR (23 de septiembre).—La fragata *Cataluña* efectuó, en aguas del golfo de Vizcaya durante su tránsito de regreso del ejercicio FALCON-NUT, ejercicios SURFEX, NAVCOMEX, ENCOUNTEREX, AAWX y MISCEX con el destructor francés *Tourville*.

Adiestramiento

«Guadiana» (2-27 de septiembre).—Efectuó ejercicios programados CALOPCO para elevar el nivel de adiestramiento y conseguir un mayor grado de eficacia operativa. Los buques *Guadamedina* (12 de septiembre) y *Guadalquivir* (24 de septiembre) colaboraron en dicho programa.



«Poseidón» (6-20 de septiembre).—Se desplazó a la Zona Marítima del Cantábrico para colaborar con la Unidad de Buceo de la zona (UBUCANT) y con la Escuela Naval Militar. Entre el 9 y el 14 de septiembre embarcó a la UBUCANT, que efectuó ejercicios avanzados en la zona de Finisterre. Del 16 al 19 de septiembre embarcaron alumnos de la Escuela Naval Militar para ambientación y adiestramiento.



«Siroco» (9 de septiembre-5 de octubre).—CALOPCO en Cartagena. Del 9 al 13 efectuó ejercicios de adiestramiento individual. Del 16 al 19 ejercicios de seguridad en inmersión, y el 27 ejercicios de salvamento y escape en colaboración con el *Poseidón* y el Centro de Buceo de la Armada. Efectuó lanzamiento de torpedos (23-24 de septiembre) en colaboración con el submarino *Marsopa*, el remolcador *Cartagena* y un helicóptero de la Flotilla de Aeronaves. Ejercicios CASEX (23-24 de septiembre) con la colaboración de las

corbetas *Descubierta*, *Infanta Cristina* e *Infanta Elena*, y ejercicios de infiltración/exfiltración (26 de septiembre), con la participación de la Unidad de Buceadores de Combate.



Adiestramiento unidades MCM (9-13 de septiembre).—Participaron los cazaminas *Guadalete*, *Guadamedina* y *Guadalquivir*; los dragaminas *Miño*, *Tajo*, *Júcar* y *Duero*, y la Unidad de Buceadores MCM. Efectuaron ejercicios MCM, de minado, tiro y marineros en aguas de Alicante y Santa Pola.



«Galerna» (10-12 de septiembre).—Efectuó una salida a la mar para adiestramiento y pruebas del sistema Mk-4300. Contó con la colaboración de las corbetas *Cazadora* e *Infanta Cristina*.



«Baleares» y «Asturias» (10-13 de septiembre).—Adiestramiento propio y pruebas de equipos en aguas de Ferrol, previo a la CALOPCO que efectuaron en Rota a partir del 6 de octubre. La *Extremadura* efectuó ejercicios de adiestramiento, en colaboración con las otras dos fragatas, antes de dirigirse a participar en el ejercicio DYNAMIC MIX.



«Galerna» (14-21 de septiembre).—Ejercicios de adiestramiento propio en aguas del mar Balear. Efectuó, asimismo, ejercicios antisubmarinos (CASEX) con el grupo ALFA durante el tránsito de éste a Palma para incorporarse al DYNAMIC MIX. Hizo escala en Porto Pi del 18 al 19 de septiembre.



«Contramaestre Casado» (10-11 de septiembre).—Efectuó ejercicios en la mar para adiestramiento previo a la CALOPCO y ambientación del nuevo comandante.



«Reina Sofía» (19 de septiembre).—Ejercicios para adiestramiento propio.



«*Marqués de la Ensenada*» (16-18 de septiembre).—Adiestramiento propio y de personal implicado en operaciones de vuelo, en aguas de Rota.



Ejercicio MAR-21 (16-20 de septiembre).—Ejercicio para adiestramiento de escuadrilla, durante el que se realizaron ejercicios básicos en todas las áreas de la guerra naval. Participaron las corbetas *Diana*, *Infanta Elena*, *Infanta Cristina* y *Cazadora*. Colaboraron el submarino *Tramontana*, el patrullero *Javier Quiroga* y el remolcador *Cartagena*.



«*Bergantín*» (16-27 de septiembre).—CALOPCO en aguas de Ferrol. Salió a la mar los días 17, 18, 19, 24, 25 y 26 para efectuar ejercicios programados por la CEVACO. Contó con la colaboración del patrullero *Atalaya* el día 17, y del remolcador *Mahón* los días 24 y 26 de septiembre.



Adiestramiento patrullero Zona Marítima de Canarias (18-19 de septiembre).—Participaron los patrulleros *Centinela*, *Grosa* y *Medas*, los remolcadores *Ferrol* y *Las Palmas* y la Unidad de Buceadores de la zona. Se efectuaron diversos ejercicios para adiestramiento conjunto, entre los que se incluyeron salida por canal dragada, fondeo de precisión, ejercicios de tiro (ARMEX), comunicaciones (NAVCOMEX), auxilio exterior y diversos MISCEX.

Comisiones y colaboraciones

«*Operación Bonito*» (5 de junio-30 de septiembre).—Continuó en la zona el patrullero *Chilreu*. El día 23 fue relevado por el *Serviola* que permaneció en zona hasta el 30 de septiembre, fecha en que finalizó la campaña.



«*Medas*» (2-6 de septiembre).—Efectuó vigilancia marítima de pesca en aguas de la zona oriental del archipiélago canario.



«**P-III**» (1-30 de *septiembre*).—Efectuó vigilancia marítima de pesca en aguas entre la frontera de Portugal y el meridiano de Punta Umbría.



«**Condestable Zaragoza**» (2-3 de *septiembre*).—Efectuó aguada a los peñones de Vélez y Alhucemas, y combustible/material diverso.



«**Guadalquivir**» (3-4 de *septiembre*).—Efectuó salida a la mar para ambientación de nuevo comandante.



«**Ízaro**» (1-10 de *septiembre*).—Efectuó vigilancia marítima en aguas del norte y sur del mar de Alborán. El día 6 de *septiembre* realizó salida a la mar para entrega de mando.



«**Dragonera**» (1-12 de *septiembre*).—Efectuó vigilancia marítima en la zona saco Cádiz/Trafalgar. Tiene previsto colaborar en el ejercicio hispano-norteamericano GENERAL SHARK.



«**Acevedo**» (7 de *septiembre*).—Actuó como buque-insignia durante la salida de la regata oceánica Palos-La Gomera.



«**Centinela**» (5-8 de *septiembre*).—Efectuó presencia naval en La Gomera durante la celebración de las fiestas colombinas.



Colaboración con la Escuela de Submarinos (17-18 de septiembre).—Efectuada por los submarinos *Marsopa* y *Tramontana*, que realizaron embarque de oficiales alumnos de la especialidad de Submarinos.



Programa MEDEA (16-20 de septiembre).—El patrullero *Dragonera* actuó como buque de vigilancia de zona durante la realización de pruebas de drones y misiles, enmarcadas en el desarrollo de este programa, dirigido por el INTA.



«Vigía» (20-30 de septiembre).—Realizó pruebas del sistema oprónico MSP-4000 y tranceptor Beacon, en aguas de Huelva, dentro del programa RAM-CEDEA. El patrullero *Dragonera* actuó como buque de vigilancia de zona durante estas pruebas.

Colaboraciones con el Ejército de Tierra

«Torpedista Hernández».—Efectuó suministro de agua al destacamento del Ejército de Tierra en las islas Chafarinas desde el 4 de septiembre hasta finalizar la comisión.



«Serviola» (10-12 de septiembre).—Realizó presencia naval y efectuó colaboraciones durante la ejecución de las fases prácticas de supervivencia de tripulaciones en la mar, que se efectuaron en la costa asturiana, con motivo del ejercicio del Ejército de Tierra BHELTRA V.



«Conejera» (19 de septiembre).—Actuó como unidad hostil durante un ejercicio de adiestramiento del RACTA-4.



«A-08» (23-26 de septiembre).—Realizó transporte de personal y munición del Ejército de Tierra entre Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, La Estaca y San Sebastián de La Gomera.



«A-07» (23-24 de septiembre).—Transporte de personal y munición del Ejército de Tierra entre Las Palmas, Puerto del Rosario y Arrecife.



«*Medas*» (23-26 de septiembre).—Efectuó transporte de personal del Ejército de Tierra, con ejercicios de infiltración en las islas de Gran Canaria y Tenerife. En este último ejercicio participó también el patrullero *Grosa*.

Colaboraciones con el Ejército del Aire

«*Ordóñez*» (2 de septiembre).—Actuó como buque remolcador del blanco y buque SAR durante un ejercicio de tiro con fuerzas del Ejército del Aire en la zona LED-22.



«*Ferrol*» (9 de septiembre).—Efectuó un EJEDAN «WHISKEY» con el 802 Escuadrón del Mando Aéreo de Canarias.



«*Medas*» (24 de septiembre).—Efectuó un EJEDAN «QUEBEC» con el 462 Escuadrón del Mando Aéreo de Canarias.



«*Grosa*» (23 de septiembre).—Efectuó un ejercicio de evacuación SAR con un helicóptero del 802 Escuadrón del Mando Aéreo de Canarias.



«*Marsopa*» (24-25 de septiembre).—Colaboró con un LANTOR que realizaron aviones del Grupo 22 del Ala 21 del Ejército del Aire.

Participación de un Batallón de Infantería de Marina en IFOR

El Batallón de Infantería de Marina (BIMAR III) del Tercio de Armada, integrado con unidades del Ejército de Tierra, en el SPABRI II, para contribuir al proceso de paz en Bosnia-Herzegovina, continúa efectuando las operaciones asignadas, manteniendo su base principal de despliegue en Trebinje.

J. Y G.

Disposiciones oficiales

Alta de aeronave.—Por Orden Ministerial delegada 616/10968/96 de 8 de agosto (BOD núm. 179) del almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, se

da de alta en la Lista de Aeronaves de la Armada el avión AV-8B Plus con numeral 01-917.



Escuela de Dotaciones Aeronavales.—Por Resolución número 159/1996, de 16 de septiembre, del jefe del Estado Mayor de la Armada (BOD núm. 197) se dispone que la Escuela de Dotaciones Aeronavales se denomine en lo sucesivo Escuela de Dotaciones Aeronavales «Capitán de Navío Cardona».

Se rinde así el debido homenaje al capitán de navío don Pedro María Cardona y Prieto (* Mahón, 1872, + Madrid, 1936), quien dedicó la práctica totalidad de su carrera a promover en la Armada la Aeronáutica Naval, fue designado para organizarla y el primer director de su Escuela, entre octubre de 1920 y marzo de 1926.



Aeródromo Militar de la Armada.—La Orden Ministerial 151/1996 de 19 de septiembre (BOD núm. 196) dispone que las instalaciones aeronáuticas de la Base Naval de Rota se clasifiquen como Aeródromo Militar de la Armada.

La Orden 142/1971, de 3 de marzo (Diario Oficial de la Marina, núm. 54) dispuso que «a todos los efectos se considerará Base Principal de Helicópteros el actual Helipuerto de Rota, sus servicios anejos y los que en el futuro se puedan establecer». La Orden 93/1993, de 21 de septiembre, estableció la clasificación de Bases Aéreas y Aeródromos Militares del Ejército del Aire. Por otra parte, el Reglamento de Circulación Aérea Operativa (CAO) establece las definiciones de Aeródromo Militar y Helipuerto y la responsabilidad de ejercer el control de la Circulación Aérea Operativa, la cual corresponde al Ejército del Aire (Real Decreto 1489/1994); y en octubre de 1992 entró en vigor el acuerdo entre el Ejército del Aire y la Armada, que transfiere a ésta última los servicios aéreos de Rota. La presente orden dispone, en su punto tercero, que «a efectos de control y gestión del tráfico aéreo del Aeródromo Militar de la Armada de Rota, queda integrado en el conjunto del Sistema de Circulación Aérea Operativa».



Uniformidad y vestuario.—La Instrucción número 137/1996, de 14 de agosto, del jefe del Estado Mayor de la Armada (BOD núm. 178) dispone el color y ubicación de las divisas para la marinería y tropa, especificando que, en cuanto a lo primero, el color de las divisas es el dorado con ribete negro para los cabos primeros, y rojo con ribete negro para el resto de los empleos, detallándose el lugar y posición de estas divisas en el uniforme.

G. Y.

Visitas

Barcelona.—A bordo de la fragata *Rais Kelich* y del buque logístico de desembarco *Kalaat Beni Rached* llegaron a Barcelona, donde permanecieron del 20 al 23 de agosto pasado, los 107 alumnos de cuarto y último curso de la Academia Naval (Argel) que realizaban el crucero de instrucción correspondiente a esta promoción. Era la primera ocasión en que buques argelinos visitaban la Ciudad Condal, así como la segunda que lo hacían a un puerto español.

El citado crucero ha comprendido visitas a Esmirna, Alejandría, Brindisi y Barcelona, con una escala intermedia en Argel. La agrupación navegó al mando del coronel Nafaa (los grados militares en la República Democrática y Popular argelina, así como las divisas, son únicos e iguales para las tres armas), hallándose los buques al mando de los comandantes Iihem (*Kalaat Beni Rached*) y Bouguerme (*Rais Kelich*).



Rais Kelich.

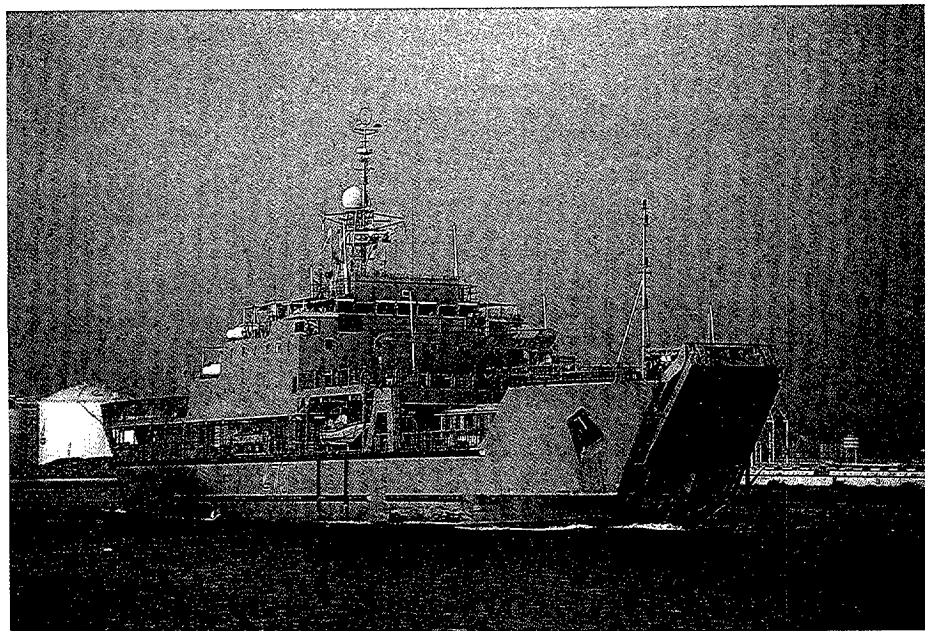
Durante la rueda de prensa que se celebró a bordo a su llegada, la REVISTA GENERAL DE MARINA se interesó por algunos temas concretos, pudiendo conocer que los alumnos ingresan en la Academia Naval con unos 18 años (bachillerato obligatorio de 12 cursos, de los seis a los 18 años), realizando cuatro cursos de formación básica que se complementan con diversas especializaciones durante el ejercicio de su carrera.

Llamó la atención el hecho de que tradicionalmente la Armada argelina no celebre ejercicios conjuntos con otras armadas, ni los habituales PASSEX, lo que la obliga, en este aspecto, a ser autosuficiente.

La estructura general actual de la Armada argelina y de su material en uso no guarda demasiada relación con el hecho de que dicho país fuese una ex colonia francesa. En este aspecto, su pertenencia a los países no alineados hace que su material militar sea mayoritariamente de origen y procedencia rusa o china.

Sus costas están estructuradas según tres departamentos marítimos (tres, en Bugía; dos, en Argel, y uno en Mazalquivir), a lo que se añade el Cuartel General de Guardacostas en Annaba. Los efectivos actuales (1995) están cifrados en unos 6.500 hombres, de los que 500 son oficiales y 600 de Infantería de Marina, más otros 500 de Guardacostas.

El total de unidades de que dispone es de unas 40, de las que cabe considerar a unas 30 como buques de combate. Entre estos últimos destacan dos submarinos convencionales modernos, tipo *Kilo* rusos, de 3.076 ton sumergidas; tres fragatas *Koni* de diseño y construcción rusa; dos (más una tercera en construcción) corbetas *Djebel Chinoise*, de construcción propia con asistencia búlgara; tres corbetas de construcción rusa (tipo *Nanuchka II*) *Rais Hamidou*; 11 patrulleros tipo *Osa II* y *I*, asimismo de origen ruso y, por último, una media docena de patrulleros artilleros del tipo *Kebir*.



Kalaat Beni Rached.

Por lo que respecta a buques anfibios y auxiliares, cuenta con un buque de desembarco de origen ruso tipo *Polnochny B* y los dos *Kalaat*, así como varias unidades de menor porte.

La fuerza de Guardacostas cuenta actualmente con unas tres docenas de embarcaciones varias, contándose entre ellas un buque logístico de construcción china, siete patrulleros, asimismo de origen chino (*Chui-E*); ocho unidades de procedencia italiana (*Baglietto*) de 44 ton y 20 m; seis más de 91 ton e igual procedencia y 12 guardapescas de 18 ton, construidos en Mazalquivir. Existen además tres lanchas del SAR (Salvamento y Rescate) de 25 m y procedencia china, junto a varias lanchas del servicio de aduanas, que pueden ser una media docena.

Respecto a los dos buques en cuestión, cabe ofrecer los siguientes datos: la *Rais Kelich* (en nombre de Euldj Ali, gran almirante de la flota turca entre 1571 y 1577) es una fragata de la clase *Koni II*. Son buques orientados a la lucha antiaérea (misiles SAM SA-N-4 *Gecko*, en un montaje escamoteable con 11 misiles), cañones antiaéreos de 76 y 30 mm y relativa capacidad antibuque, así como antisubmarina (morteros RBU-6000 y varaderos) y antibuque. Su propulsión es mixta, con distribución CODAG en tres ejes, el central embragado a una turbina de gas Nikolaiev M8B de 18.000 CV y los dos laterales a sendos diesels Ruski B 68 de 7.900 CV c/u, todos con hélices de paso fijo. Su máxima velocidad es de 27 nudos (22 con diesel) con autonomía de 1.800 millas a 14 nudos. La dotación la componen 130 hombres. Fueron todas entregadas entre 1980 y 1985.

El otro buque, el *Kalaad Beni Rached* (Fortaleza de Beni Rached) es un buque de desembarco y soporte logístico dotado de rampas de desembarco y portones correderos superiores de carga, capaz de transportar y desembarcar carros de hasta 60 ton. Posee capacidad de carga de 380 ton, siete vehículos MBT y 240 hombres de tropa. Desplaza 2.450 ton y no llega a 100 m de eslora. Fue construido en 1984 por Vosper Thornycroft, en Woolston. Está dotado también de una cubierta para helicópteros (opera habitualmente con un único *Sea King*), aunque sin hangar. Está propulsado por dos motores diesel MTU 16 V 1163 TBB2 de 4.400 CV c/u, y su velocidad máxima es de 15 nudos, con autonomía de 3.000 millas a 12 nudos.

C. B. V.



La Coruña.—Entre los días 27 y 30 de agosto hicieron escala en el puerto de La Coruña, para descanso de la dotación, los cazaminas italianos *Gaeta M-5554* y *Numana M-5557*.

Pertencen a la clase *Lerici* y son el quinto y octavo de una serie de diez. Desplazan 672 ton a plena carga, y sus dimensiones son 51 m de eslora, 9,6 m de manga y 2,6 m de calado. La propulsión es diesel con un motor GMT B230

8 M y hélice de paso variable con velocidad máxima de 15 nudos para tránsito, y tres Isotta-Fraschini ID 36 SS 6V con propulsores hidráulicos con velocidad máxima de siete nudos para operaciones de caza de minas.

El armamento consta de un montaje doble de ametralladoras Oerlikon de 20 mm. Para la caza de minas utiliza un sistema de navegación de precisión Motorola MRS III/GPS Eagle y vehículo Pluto para localización y destrucción de minas. Llevan equipo de buceo y cámara de descompresión. Para barrido convencional utilizan rastras Oropesa MK4.

Entre los días 12 y 17 de septiembre hizo escala en el puerto de La Coruña, para descanso de la dotación, el dragaminas británico *Orwell* M-2011.

Pertenece a la clase *River* y es el noveno de una serie de doce. Entró en servicio en 1985. Desplaza 890 ton a plena carga; sus dimensiones son 47,5 m de eslora, 10,5 m de manga y 2,9 m de calado. La propulsión es diesel con dos motores Ruston 6-RKCM, y dos ejes con velocidad máxima de 14 nudos. El casco es de acero y está equipado para barrido profundo. Algunos de la serie se emplean fundamentalmente en labores de patrullero de altura y control de los caladeros de pesca.

Entre los días 13 y 16 de septiembre lo hizo, para descanso de la dotación, la fragata portuguesa *General Pereira* D'Êça F-477.

Pertenece a la clase *João Roby* y es la cuarta de una serie de seis. Entró en servicio en 1970. Desplaza 1.380 ton a plena carga; sus dimensiones son 84,6 m de eslora, 10,3 m de manga y 3,3 m de calado. La propulsión es diesel con dos motores OEW Pielstick 12PC2V280 y dos ejes, con velocidad máxima de 22 nudos.

Su armamento consta de un montaje doble de 76 mm y otro doble Bofors de 40 mm. Esta serie de fragatas se utilizan principalmente en vigilancia de la zona económica exclusiva.

El día 23 de septiembre entraron en escala técnica el buque oceanográfico holandés *Tydeman* y el buque de apoyo submarino *Mercurur*.

El *Tydeman* entró en servicio en 1976. Sus dimensiones son 90,2 m de eslora, 14,4 m de manga y 4,8 m de calado. Desplaza 2.977 ton a plena carga. La propulsión consta de tres motores diesel Stork-Werkspoor 8-FCHD-240 y un diesel Paxman V, un eje y velocidad máxima de 15 nudos.

Puede operar con cables submarinos hasta 7.000 m. Tiene capacidad para empleo de buceadores y puede embarcar un helicóptero *Westland* UH-14A *Lynx*.

El *Mercurur* entró en servicio en agosto de 1987. Sus dimensiones son 64,8 m de eslora, 12 m de manga y 4,3 m de calado máximo, y su desplazamiento 1.400 ton a plena carga. La propulsión es diesel con dos motores Brons 61 20/27, dos ejes, y velocidad máxima de 14 nudos.

El armamento consta de dos ametralladoras *Oerlikon* de 20 mm. El buque está preparado para ensayos e investigación de torpedos, tiene capacidad para su lanzamiento por encima y por debajo de la superficie, y cuenta con taller de mantenimiento y medios de recogida de torpedos.



Mercur.

Durante los días 19 al 23 de septiembre, entraron, para descanso de las dotaciones, el buque nodriza alemán *Rhein* y las lanchas rápidas *Gepard*, *Hermelin*, *Ozolat*, *Hyäne*, *Puma*, *Dachs* y *Wiesel*.

El *Rhein* pertenece a la clase de su nombre, integrada por ocho buques. Entró en servicio en 1961.

Sus dimensiones son 98,2 m de eslora, 11,8 de manga y 4,4 m de calado. Desplaza 2.940 ton a plena carga. La propulsión consta de seis motores diesel Maybach y velocidad máxima de 20 nudos.

Su armamento consta de dos cañones DCN de 100 mm y dos montajes Bofors de 40 mm. Está preparado para actuar como buque nodriza de lanchas rápidas.

Las lanchas rápidas pertenecen a la clase *Gepard*, serie de diez buques, y entraron en servicio entre diciembre de 1982 y noviembre de 1984.

Sus dimensiones son 57,6 m de eslora, 7,8 m de manga y 2,6 m de calado máximo, y su desplazamiento 391 ton a plena carga. La propulsión es diesel con cuatro motores MTU MA16V 956SB80, velocidad máxima de 40 nudos y cuatro ejes.

El armamento consta de cuatro misiles SS MM 38 *Exocet*, un lanzador de misiles SAM RAM 21 y un cañón *Oto Melara* de 76 mm.

A. P. P.



Vigo.—Entre los días 20 y 23 de septiembre hizo escala en el puerto de Vigo, el buque anfibio y escuela italiano *San Giusto*.

Es el primero de los dos de su clase y entró en servicio en 1987. Desplaza 7.665 ton a plena carga; sus dimensiones son 133,3 m de eslora, 20,5 m de manga y 5,3 m de calado. La propulsión es diesel con dos motores GMT A420.12, dos ejes con hélice de paso variable y velocidad máxima de 20 nudos.

Su armamento consta de un cañón *Oto Melara* de 76 mm y dos ametralladoras *Oerlikon* de 20 mm. Puede embarcar un batallón de 400 hombres con su equipo y hasta cinco helicópteros tipo CH-47C *Chinook*. Su misión habitual es de buque-escuela de guardias marinas.

A. P. P.

EXTRANJERO

Argentina

Venta de dos submarinos TR1700 incompletos.—Dos submarinos clase *Santa Cruz* parcialmente construidos, y materiales para construir otros dos, han sido puestos en venta a un precio de 20.000 millones de pesetas por el gobierno argentino ante la imposibilidad económica de construirlos, dada la reducción del presupuesto de Defensa. Los submarinos *Santa Fe* y *Santiago del Estero* se comenzaron a construir en 1983 y 1985, respectivamente; sin embargo, los trabajos se suspendieron debido a los problemas de financiación cuando se hallaban al 50 y 30 por 100, respectivamente, de los trabajos realizados. Los equipos y materiales para construir las demás unidades nunca llegaron a utilizarse. Taiwán intentó comprar el lote completo, pero ante las presiones internacionales de China se suspendieron las negociaciones.

J. M. T. R.

Australia

Programas de modernización.—La Real Marina Australiana (RAN) ha estado, durante los últimos veinticinco años, en un proceso continuo de modernización para conseguir mantener la ventaja cualitativa entre sus vecinos del sur asiático y Pacífico.

El objetivo de fuerza para el año 2005 es contar con las seis fragatas FFG clase *Adelaide* modernizadas, ocho fragatas ligeras clase *Anzac*, seis submarinos convencionales de ataque clase *Collins*, y entre nueve y 12 patrulleros de vigilancia de zona. Esta fuerza puede compararse en términos favorables con la de los países vecinos (a excepción de India y China), pero para un país con más de 25.000 km de costas y una economía dependiente del tráfico marítimo, es imposible defender la totalidad de su zona de influencia sin ayuda externa.

El punto principal de su estrategia de disuasión se basa en la nueva serie de submarinos clase *Collins*, que reemplazarán a los actuales clase *Oberon*. Los *Collins*, con su desplazamiento de más de 3.000 ton y armamento de torpedos Mk-48 y misiles *Harpoon*, significan un importante incremento de capacidad ofensiva respecto a los buques que sustituyen. Se espera que en el año 2000 estén en servicio los seis de la clase.

Para reemplazar a los destructores DDG clase *Perth*, se está procediendo a la construcción de ocho fragatas ligeras tipo *Anzac*, basadas en el diseño alemán MEKO 200. Originariamente estos buques iban a «estar preparados para, pero no con» una serie de sistemas de armas, pero a raíz de las lecciones aprendidas de la guerra del Golfo se decidió que fueran armados al completo. Con un desplazamiento de 3.500 ton, su armamento constará de un cañón Mk-45 de 127 mm, dos lanzadores verticales Mk-41 de ocho misiles SAM *Sea Sparrow*, dos montajes triples de tubos lanzatorpedos Mk-32 para torpedos Mk-46, un helicóptero medio y cuatro lanzadores de señuelos Nulka.

Asimismo, para asegurar la operatividad de las fragatas clase *Adelaide* durante el próximo siglo, ha comenzado un programa de modernización que incluye el sistema de control de tiro, el radar de defensa aérea, posibles nuevos sensores, mayor capacidad de proceso de sus calculadores, nuevo radar de detección automática, y seguimiento, instalación de un sistema de misiles antimisil (el alemán RAM o el israelí Barak) y modernización del sonar de casco. El sistema de control de tiro incluirá dos radares Mk-74, compatibles con los misiles Nato *Sea Sparrow* y Standard SM-1/SM-2. Se prevé que el primer buque de esta clase sea reemplazado en el año 2008, y actualmente está en estudio el proyecto de los nuevos destructores o fragatas, que podría estar basado en una clase *Anzac* modificada.

En el programa de nuevas construcciones se incluyen nueve patrulleros de vigilancia de zona, que sustituirán a los quince actuales de la clase *Fremantle*. El proyecto está basado en un casco de 75 m de eslora y un desplazamiento aproximado de 1.200 ton. La velocidad máxima será de 25 nudos y la autonomía de 6.000 millas. Su armamento constará de un cañón de mediano calibre y otro de pequeño calibre, misiles superficie-superficie y posiblemente el misil antimisil RAM; tendrán capacidad para un helicóptero de tipo medio.

Están ya en construcción seis cazaminas costeros tipo *Gaeta* que constituirán la nueva clase *Huon*. Estos buques, de 52 m de eslora y 720 ton de desplazamiento están equipados con un sistema MCM, que incluye el sonar de profundidad variable Marconi 2093, el sistema de combate Marconi Nautis M y dos vehículos *Double Eagle* de caza de minas.

Se han comprado dos ex LTSs norteamericanos *Newport*, bautizados *Kanimbla* y *Manoora*, que sustituirán al *Tobruk*. Actualmente se modifican para buques de instrucción y apoyo de helicópteros, y se les suprimirá la rampa de desembarco de proa. Una vez reconvertidos, serán capaces de embarcar una fuerza de 450 hombres con su equipo, capacidad de hangar para

cuatro helicópteros *Black Hawk* y espacio en cubierta para la operación simultánea de tres de ellos.

Para equipar a las fragatas *Anzac* con un helicóptero medio, se abrió un concurso en el que permanecen con opciones el *Super Lynx* y el SH-2G *Sea Sprite*. El helicóptero elegido será equipado con misiles aire-superficie *Sea Skua*, *Penguin* o *Maverick*.

Con todos estos programas de nuevas construcciones y modernizaciones, la Marina australiana mejorará su capacidad operativa en tiempo de paz, pero seguirá siendo limitada en tiempo de guerra debido a la extensión de sus costas y de su zona de responsabilidad.

A. P. P.



Fragata enviada al golfo Pérsico.—La Marina australiana envió a la fragata *Melbourne* (F-05) al golfo Pérsico para que se integre en la Fuerza Marítima Multinacional de Interceptación de las Naciones Unidas durante un período de tres meses, desde mayo a agosto. Ésta es la sexta vez que Australia envía a una de sus fragatas desde la finalización del conflicto del Golfo.

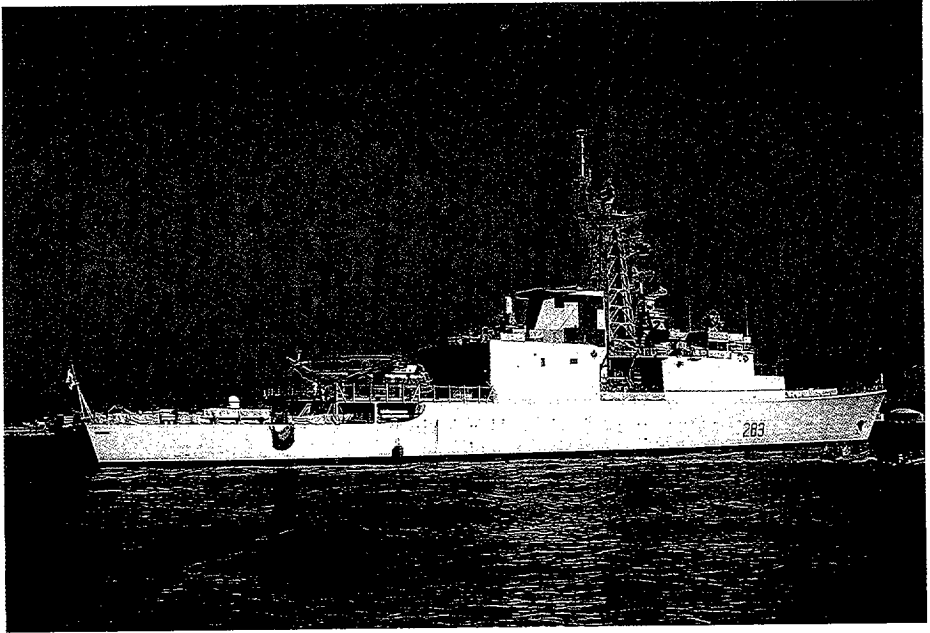
Canadá

Prueba de un minisumergible para MCM.—El prototipo del sistema remoto de caza de minas RMS, que construye la compañía International Submarine Engineering a petición del Ministerio de Defensa, está previsto que comience sus pruebas de mar a finales de 1996. El RMS es una versión mejorada del minisubmarino *Dolphin*, del que ya existen 10 unidades con más de 10.000 horas de inmersión, y que tendrá unas posibilidades mayores de remolcar un sonar a una mayor profundidad, así como la de ser reconfigurado para cometidos hidrográficos.

El RMS, con una eslora de 8,6 m y un desplazamiento de 4,5 ton, tiene una velocidad máxima de 19 nudos, pudiendo navegar a 12 nudos remolcando un sonar de barrido lateral a una cota de 180 metros durante un tiempo máximo de 16 horas.



Presencia en el Atlántico y Pacífico.—El Mando Naval canadiense ha enviado dos grupos de escoltas a una serie de ejercicios en el Atlántico y Pacífico, procedentes de sus flotas de la costa occidental y oriental, respectivamente. El grupo de la Flota del Atlántico, compuesto por las fragatas *Iroquois*, *Montreal*, *Toronto* y *Charlottetown*, junto con el buque de apoyo *Preserver* y



Algonquin.

helicópteros *Ch-124*, salieron de Halifax para el AFWTF (*Atlantic Fleet Weapons Test Facility*) de Puerto Rico, y posteriormente participar en el ejercicio aliado *Exercise Unified Spirit 96* en aguas de Mayport, Florida. En estos ejercicios la fragata *Iroquois* lanzó tres misiles Standard SM-2 Block III, mientras que las tres fragatas clase *City* lanzaron siete misiles Sea Sparrow.

Simultáneamente, las fragatas *Algonquin*, *Regina*, *Winipeg* y el buque de apoyo *Protecteur* dejaban su base de Esquimault en marzo rumbo hacia Pearl Harbor y Hawai, para navegar durante dos meses por el suroeste asiático y participar en el ejercicio Rimpac con buques de Japón, Rusia, Corea del Sur y Filipinas.

Estados Unidos

Buque «inteligente».—El crucero *Yorktown* (CG-48), de la clase *Aegis*, será usado como plataforma de pruebas para una serie de ensayos de la tecnología que utilizará el futuro buque «inteligente» de la Marina de los Estados Unidos. Las pruebas serán dirigidas por el Centro de Guerra de Superficie de Carderock. Este futuro buque «inteligente» tiene como objetivo principal reducir el número de miembros de la dotación, dado que el adiestramiento y el sueldo tienen un gran peso en el presupuesto de la Marina; sin embargo, esta

reducción de personal no debe repercutir negativamente en el alistamiento para combate y el mantenimiento.

Francia

Sonar calable para MCM.—La casa Thomson ha desarrollado un sonar para caza de minas con helicópteros denominado FLAMS (*Folding Light Airborne Minehunting Sonar*), interconectando el transductor del sonar TSM 2022 MkIII con el cable, cabrestrante, procesador y pantalla del sonar ASW FLASH. Esto permite al mismo helicóptero realizar ambos cometidos, ASW o MCM, cambiando únicamente los transductores. El TSM 2022 MkIII trabaja en tres frecuencias diferentes, tiene un diámetro de 15 cm y pesa 80 kg. El sensor se desplaza verticalmente durante la calada o izada, pero durante la caza de minas pasa a ocupar una posición horizontal.



Pruebas con el radar ARABEL.—La Marina francesa ha instalado el prototipo del radar ARABEL (*Antenne Radar à Balayage Electronique*) en banda I, en el buque de pruebas *Ile d'Oléron*, para llevar a cabo las últimas pruebas del sistema de defensa de punto SAAM-F (Superficie Aire-Anti Misil). Este sistema forma parte de una cooperación franco-italiana dentro del programa EURSAM.

El radar ARABEL había sido instalado previamente en el Centro de Experimentación de Sistemas de Defensa Aérea, en las proximidades de Tolón, centro en el que se experimentaba el sistema de combate del nuevo portaaviones nuclear *Charles de Gaulle*. Las pruebas a bordo del *Ile d'Oléron* culminarán con una serie de lanzamientos del misil Aster 15. El sistema SAAM-F se espera quede operativo a bordo del *Charles de Gaulle* a finales de 1997.

J. M. T. R.



Pruebas de mar del submarino nuclear «Le Triomphant».—Durante este verano terminó satisfactoriamente sus pruebas de mar el submarino nuclear *Le Triomphant*, primero de una serie de cuatro, que supondrán un refuerzo en la flota disuasoria francesa.

El nuevo buque tiene una eslora de 138 m, manga de 12,5 m y desplaza 14.335 ton en inmersión. La propulsión consta de dos turbinas de vapor, un reactor nuclear de agua presurizada CAS 48, un motor eléctrico tipo K 15 y un eje, con velocidad superior a los 25 nudos en inmersión. Su cota de inmersión es superior a los 300 m.

Su armamento consta de 16 misiles balísticos Aerospatiale M45, cada uno de ellos con seis cabezas nucleares TN71 de 150 KT. Estos misiles está previsto que sean sustituidos, en el tercero de la serie, por el misil M5 con capacidad para 10 ó 12 cabezas nucleares TN75.

El calendario de construcciones prevé la entrada en servicio del segundo buque de la serie, el *Le Téméraire*, en 1995; el tercero, *Vigilant*, en el 2002, y el cuarto, en el 2008.

A. P. P.

Holanda

La Infantería de Marina autónoma con el nuevo LPD.—De acuerdo con las recientes declaraciones del general Egbert Klop, comandante del Cuerpo de Infantería de Marina, el LPD *Rotterdam*, actualmente en construcción y cuya entrega está prevista para diciembre de 1997, dará la autonomía necesaria a la Marina holandesa para planear sus propias operaciones anfibas al poder transportar un batallón reducido, 611 hombres, 30 carros de combate *Leopard 2* y cuatro helicópteros *Sea King* o similares. Hasta este momento los infantes de Marina holandeses dependían de la Marina británica, dentro del UK/Netherlands Amphibious Landing Force en vigor desde 1972, para sus desembarcos. El *Rotterdam* con 12.750 ton de desplazamiento puede acomodar cuatro LCU o seis LCA en su dique central y su propulsión difiere de la del buque construido por la Empresa Nacional «Bazán» para España, con dos electromotores Holec para propulsión y cuatro generadores diesel, además de un pequeño electromotor que le permite dar cinco nudos.

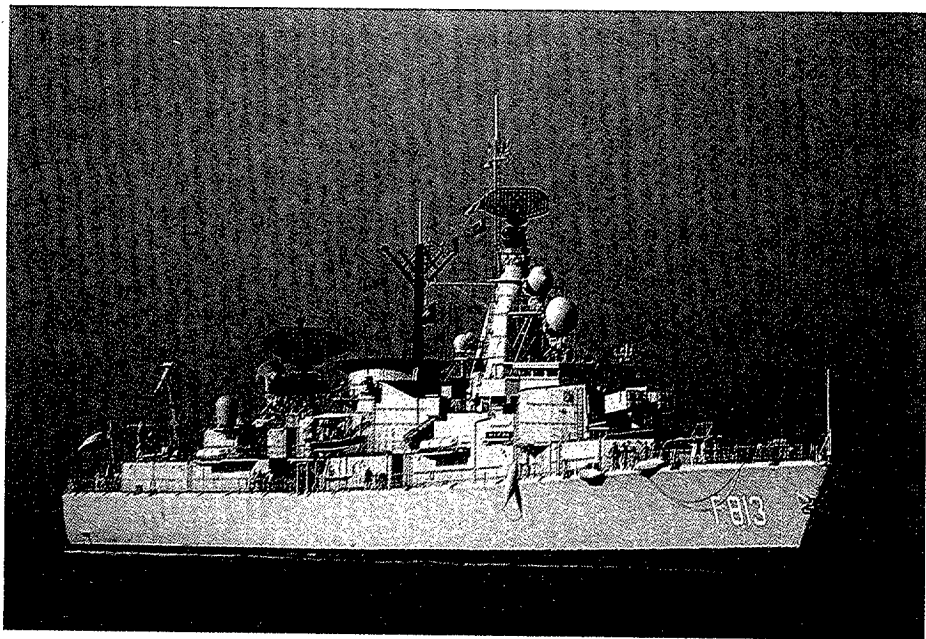


Venta de los astilleros RDM.—Los astilleros Rotterdamse Droogdok Mij (RDM) de Rotterdam, constructores de los submarinos de la Marina holandesa, han sido vendidos por el grupo Begeman, que los poseían desde 1991, al industrial holandés Joep Van Nieuwenhuyzen, cuya primera medida para hacerlos rentables ha sido disminuir el número de empleados de 1.200 a 450 personas.

J. M. T. R.



Modernización de la fragata «Witte de With».—Dentro del proceso de modernización de la fragata holandesa *Witte de With* F-813, se ha procedido a la sustitución del radar DA-05 por el tridimensional SMART-S. También la primera fragata de esta serie, la *Jacob van Heemskerck* F-812, será modernizada con este radar.

Fragata *Witte de With*.

El SMART-S es un radar, de la casa Signaal, de haz múltiple para detección y seguimiento de blancos. Así, esta serie de dos fragatas se pone al mismo nivel que las de la clase *Karel Doorman*, que cuentan con este radar desde su construcción inicial.

Ha sido necesario el desarrollo y diseño de un panel de control remoto y una unidad *interface* para la conexión entre el radar y el sistema de combate SEWACO VI de las fragatas. El radar trabaja en la banda F y tiene un alcance medio de 23 millas náuticas. Éste también está en servicio en las fragatas Tipo 123 de la Marina alemana.

A. P. P.

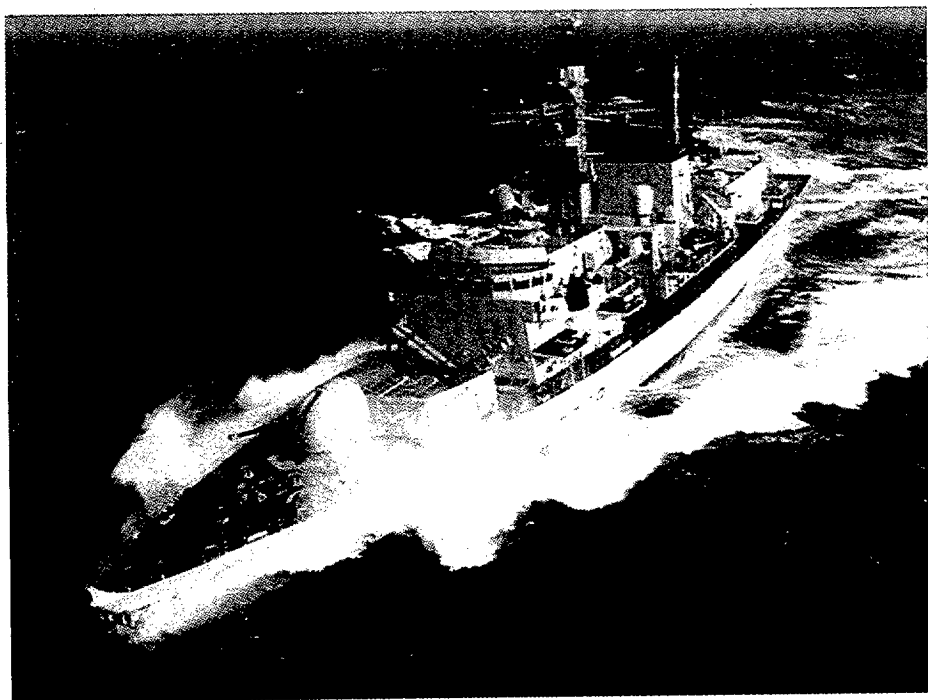
Reino Unido

Finaliza sus pruebas de mar la fragata «Richmond».—La fragata HMS *Richmond*, última de la clase *Duke* de las cuatro construidas por los astilleros Swan Hunter Shipbuilders, finalizó sus pruebas de mar previas a su entrega a la Marina británica en el verano de 1996. La clase *Duke* (Tipo 23) está constituida por 13 unidades, habiendo construido los astilleros Yarrow nueve de éstas, de las que siete ya han entrado en servicio y dos aún se encuentran en gradas, aunque la Marina británica ha decidido autorizar la construcción de otras tres unidades más: *Kent*, *Albans* y *Portland*. Aunque esta serie ha tenido

problemas con su sistema de combate, sus fragatas de 4.200 ton son consideradas unas buenas plataformas ASW debido a lo silencioso de su sistema propulsor CODLAG.



Modernización del misil *Seawolf*.—La Marina británica ha encargado la modernización del misil de defensa de punto *Seawolf* a la empresa GEC-Marconi Radar Division. Este misil forma parte de la defensa AAW de las fragatas Tipo 22 *Broadsword* y Tipo 23 *Duke* que componen el grueso de la Flota británica, con 26 unidades.



Fragata Tipo 23.

Irán

Pruebas de un misil antibuque.—La Marina iraní ha experimentado el misil chino C-802, cuya denominación NATO es *Saccade*, en el mar arábigo, adquiriendo así una nueva dimensión ofensiva. Irán va a modificar sus 10 patrulleros clase *Kaman* (*Combatant II*) para poder disparar el misil C-802, al

mismo tiempo que adquiere una segunda serie de patrulleros clase *Hudong* dotados con este tipo de misiles. Construido por China Precision Machinery Import & Export Corporation, este misil tiene un alcance de 120 km. Irán ya posee los misiles chinos HY-1 Silkworm y HY-2 Seersucker, aunque el C-802 es de una generación más avanzada.

Rusia

Ejercicios navales en el Ártico, Báltico y Pacífico.—La Marina rusa ha visto renacer parcialmente su actividad durante el primer semestre de 1996, realizando sus flotas del Norte y del Pacífico diversos ejercicios navales.

El de mayor envergadura se llevó a cabo en el mar de Barents y norte de Noruega, durante el pasado mes de marzo, implicando a unos 50 buques y submarinos de la Flota del Norte, entre ellos el portaaviones *Admiral Kuznetsov* y el crucero *Admiral Nakimov*. Ese mismo mes se realizaron otras maniobras a gran escala bajo el mando del almirante Vladimir Kureyedov, comandante de la Flota del Pacífico, en las que participaron gran número de buques, submarinos y aviones basados en Vladivostok, que sirvieron para comprobar el sistema de mando y control del Pacífico. Los ejercicios del Báltico sirvieron para coordinar a la Flota del Báltico con unidades del Ejército y la Fuerza Aérea basadas en Kaliningrado.



Cambio de nombre de un crucero.—La Marina rusa, a propuesta del Consejo Militar de la Flota del Pacífico, bautizó con el nombre de *Varyag* al crucero *Chervona Ukraina*, último de la clase *Slava* entrado en servicio. El nombre de *Varyag* había sido asignado a un portaaviones de la clase *Kuznetsov* que se construía en los astilleros ucranianos de Nikolayev, y que por dificultades financieras y políticas no será finalizado por el momento, algo que este cambio de nombre viene a confirmar.

Suráfrica

Mayor cometido para las corbetas.—El ministro de Defensa surafricano ha expuesto la petición de Mozambique y Tanzania para la cooperación de corbetas surafricanas en la vigilancia y control de sus aguas territoriales como único medido de evitar actividades ilegales y ejercer de un modo más efectivo el control de la pesca en sus aguas.

La Marina surafricana prevé adquirir a corto plazo una nueva serie de cuatro corbetas de 1.300 toneladas, estando pendiente de la aprobación de los créditos correspondientes para designar el astillero constructor.

Suecia

Botadura de un nuevo cazaminas.—El *Styrso*, primero de una serie de cuatro cazaminas que se construyen en los astilleros de Karlskronavarvet y que fue botado el pasado mes de marzo, comenzó sus pruebas de mar este verano, para ser entregado provisionalmente a la Marina sueca en septiembre. El cazaminas, con una eslora de 36 metros y un desplazamiento de 200 ton, tiene su casco construido en GRP y cuenta con una dotación de tan sólo 16 hombres, ocho de ellos oficiales, siguiendo la tradición sueca de construir buques altamente automatizados, pudiendo controlar dos SAM (*Selfpropelled Acoustic Magnetic drones*) simultáneamente, además de dos vehículos de control remoto (ROV).



Buque de apoyo a la artillería de costa.—El batallón anfibio de artillería de costa ha aceptado su primera embarcación *SRC90*, que tiene como características principales su escaso calado, casco y superestructura en fibra de carbono reforzada y una velocidad superior a 40 nudos. Esta lancha, de 12 m de eslora y 6,5 ton de desplazamiento, es la primera de un pedido de 39 que construirán los astilleros Storebro Royal Cruiser para la artillería de costa con el propósito de evacuar bajas, teniendo cabida para cinco heridos acostados, o diez sentados, además de las dos personas de su dotación. El total de las 39 embarcaciones deberán haber entrado en servicio antes de finalizar 1998.



Proyecto «Viking».—Las Marinas de Suecia, Noruega y Dinamarca han firmado el borrador del acuerdo conjunto para construir un submarino que entrará en servicio en la próxima década. Sin embargo, este proyecto, denominado «Viking», debe enfrentarse al consorcio alemán de submarinos denominado EUROSUB, y que en esencia es el Tipo 212 modificado. Finlandia, nación que no posee submarinos, se ha sumado al proyecto «Viking» como observador. El director de la firma Kockums, astillero que realizará el proyecto, Per Johnson, ha declarado que el submarino, que entrará en servicio en el año 2005, estará operativo hasta el año 2030, sustituyendo al denominado *Submarino 2000*, diseñado previamente por su compañía.

Taiwán

Segunda fragata clase «Lafayette».—La fragata *Hsi Ning*, segunda de la clase *Lafayette*, que ha sido construida en Francia por los astilleros de Lorient,

inició sus pruebas de mar a falta de instalar su armamento. La primera fragata de esta serie de seis, construidas con tecnología furtiva *Kang Ting*, abandonó Lorient rumbo a Taiwán en marzo para finalizar la puesta a punto del sistema de combate, la instalación del misil antibuque Hsiung Feng-II, la defensa de punto constituida por el SAM Sea Chaparral, el cañón de 76 mm Oto Breda, dos CIWS Vulcan Phalanx y dos lanzadores triples de torpedos A/S.



Nueva fragata.—La cuarta fragata de la clase *Kwang Hua*, denominada *Yueh Fei*, entró recientemente en servicio para incorporarse a la 124 Escuadrilla de Ataque con base en Tsoying. El buque, que ha sido construido por los astilleros de China Shipbuilding Corporation, responde a un diseño modificado de la clase *Oliver Hazard Perry*, que bajo licencia y en número de siete construyen los citados astilleros.

J. M. T. R.

MARINA MERCANTE

La Administración Marítima Única

La revista «Marina Civil», editada por la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima, en el editorial correspondiente a su número 40 hace unas consideraciones acerca de la Administración Marítima Única que, por su interés ilustrativo, resumimos abreviadamente para nuestros lectores. Según el editorialista, ciertos síntomas y hechos recientes indican una mayor atención a los problemas marítimos. Así, el aumento lento pero paulatino de nuestra flota, la reciente creación de las capitanías marítimas, los múltiples acuerdos con todos los organismos que tengan competencia en la mar y la puesta en marcha de centros coordinadores diversos son algunos de los pasos que nos adentran en este avance. Lo evidente es que las gestiones de las actividades marítimas están compartidas entre varias entidades en los ámbitos internacionales, de la Unión Europea y nacionales, lo que ha obligado al establecimiento de una gran red de conexiones, acuerdos y obligaciones. Desde diferentes foros, como son la Organización Marítima Internacional, la FAO, UNCTAD, OCDE y otras, se regulan los aspectos más diversos, como son el tráfico marítimo, protección del medio ambiente, seguridad de la vida humana en la mar, etc, y en el ámbito nacional, dentro de la Administración del Estado, existen

treinta organismos públicos, y casi todos los departamentos ministeriales tienen funciones relacionadas con la mar.

Como han reconocido todas las instituciones, tanto públicas como privadas, sindicatos y otras parcelas allegadas a la mar, la respuesta unánime a todas las exigencias generadas en los ámbitos internacionales y de la Unión Europea debe pasar por una integración o unificación interna de los asuntos y funciones de la mar que permita decidir, coordinar y adoptar soluciones comunes a los mismos problemas. Para ello, existirían dos niveles: uno para definir y coordinar políticas sectoriales, como son Marina Mercante, de Pesca, Puertos y Construcción Naval, y otro nivel, a «pie de muelle», para poner en práctica las mencionadas políticas sectoriales.

Con respecto a este primer nivel, lo deseable sería integrar en un único órgano administrativo —que pudiera denominarse Administración Marítima Única— las actividades relacionadas con la Marina Mercante, de Pesca y los asuntos sociales específicamente marítimos. En lo que se refiere al segundo nivel, hay que mencionar que tradicionalmente ha existido en nuestra nación un órgano que ha unificado en la costa la gestión de varios departamentos ministeriales. Nos estamos refiriendo a las comandancias y ayudantías de Marina que, dependientes de la Armada primero y después del Ministerio de Defensa, han efectuado una labor altamente meritoria al servicio de la administración civil.

J. L. T.

Reducción del período de prácticas

La Dirección General de la Marina Mercante proyecta realizar una profunda modificación de las prácticas necesarias para la obtención de los títulos de Capitán de la Marina Mercante, Jefe de Máquinas y Oficiales de Puente, Máquinas y Radiotelegrafía. Asimismo, se ampliarán los tipos de buques en los que puedan realizarse dichas prácticas. Hasta ahora, los profesionales de la mar españoles tenían que efectuar el doble de prácticas que sus colegas de la Unión Europea.

Con esta nueva resolución, los capitanes de la Marina Mercante deberán permanecer un mínimo de 12 meses embarcados, con un mínimo también de 250 días de mar en buques civiles, en el ejercicio de guardia en el puente, para la obtención del título definitivo. En lo que respecta al título de Piloto de Primera se deberán acreditar 12 meses de embarque, con un mínimo de 225 días de mar ejercitando el mando; y para el título de Segundo Piloto, el tiempo de prácticas a bordo de un buque como alumno de puente continúa siendo de 12 meses, con un total de 200 días de navegación. En cuanto a las titulaciones de la sección de Máquinas, la reducción de los tiempos de prácticas es idéntica, pasando a ser de 12 meses.

J. L. T.

CONSTRUCCIÓN NAVAL

Viabilidad y reajustes

El primer objetivo de la nueva dirección de la Empresa Nacional «Bazán» es el de redactar un nuevo plan de reconversión de estos astilleros públicos. Dicho plan no implicará el cierre de ninguna de las tres factorías, aunque no se descarta un ajuste de plantilla. El plan tiene dos objetivos: mantener y consolidar el prestigio de estos astilleros y hacerlos rentables, ya que la diversificación puesta en práctica hasta ahora queda muy lejos de las expectativas, y de ahí la necesidad de redactar un nuevo plan para el próximo quinquenio. Hay que tener en cuenta también que los recortes presupuestarios de Defensa no sólo están afectando a la Empresa Nacional «Bazán», que el año pasado tuvo unas pérdidas de unos 8.000 millones de pesetas, sino que esta situación se mantendrá durante los dos próximos años, con lo que la empresa, cuyo principal cliente es precisamente el Ministerio de Defensa, seguirá en una situación que pudiéramos denominar, en nuestra opinión personal, de equilibrio inestable.

En lo relativo a Astilleros Españoles, S. A. (AES A) se ha comprobado que los resultados del plan de viabilidad firmado hace unos meses no responden a las expectativas puestas en él. Esta situación resulta especialmente llamativa, ya que hace poco se había anunciado que el año de 1995 había sido un año magnífico, dado el volumen de contrataciones. Pero el plan de reconversión recién firmado seguirá vigente y no se planteará ninguno nuevo, aunque se tratarán de corregir las desviaciones que se están produciendo. ¿Cuál es la causa de estas desviaciones, en estos momentos en que las pérdidas van a ser de 10.000 millones de pesetas superiores a lo previsto? En principio se estima que parte de las desviaciones puedan derivarse del hecho de que aún no se han recapitalizado las empresas con los 90.000 millones de pesetas previstos en el plan porque Bruselas todavía no ha dado su autorización, lo cual provoca que los astilleros tengan que recurrir a financiación externa.

Por su parte, los responsables de la Agencia Industrial del Estado, que agrupa las empresas públicas con pérdidas, consideran que existen riesgos de inviabilidad en AESA, y según se desprende de un informe elaborado por el Ministerio de Industria, a partir de 1997 se irán reduciendo paulatinamente las aportaciones estatales para el sostenimiento de todas las compañías de la AIE.

La mayor plataforma petrolífera del mundo

La factoría ASTANO ha firmado un sustancioso contrato con la empresa norteamericana Sonat Offshore Drilling para la construcción de una unidad flotante monocasco de perforación. Esta plataforma de extracción petrolífera

es la de mayor tamaño construida hasta ahora en el mundo. La construcción de esta unidad flotante en dichos astilleros de la ría de Ferrol cubrirá el 70 por 100 de la capacidad productiva del astillero durante un año; la fecha de entrega se ha fijado para febrero de 1998. El contrato considera, además, la posibilidad futura de construcción de una segunda plataforma análoga a la ahora contratada.

La unidad de extracción irá destinada, según manifiesta la revista «ANAVE», a la compañía AMOCO, que explota pozos petrolíferos en el golfo de México, y contará con una tecnología novedosa que permitirá reducir el tiempo y coste de la perforación. En definitiva, este contrato confirma el liderazgo tecnológico de ASTANO en este tipo de construcciones para la industria de alta mar, y supone, de paso, su entrada en el mercado de aguas profundas del golfo mexicano.

J. L. T.

Actividades de los astilleros vigueses

El astillero privado vigués Construcciones Navales Paulino Freire continúa con la entrega de bloques de barcos pesqueros, que serán ensamblados en Indonesia. Este proyecto está financiado por el Fondo Europeo de Ayuda al Desarrollo (FAD) y por el consorcio BBV Trade.

En el proyecto participan también la Empresa Nacional «Bazán» y los astilleros Zamacona (Bilbao). A Freire le corresponde la construcción de 19 proas y popas de palangreros, que con el resto de bloques construidos en los otros astilleros son transportados a Indonesia, donde se procede al ensamblaje final del buque. Cada «trozo» está completo y totalmente dotado de la maquinaria correspondiente.

El astillero Paulino Freire es el sexto en volumen de facturación de Galicia y tercero de los astilleros privados gallegos, en datos referidos a 1994.

A. P. P.

MARINA DE PESCA

Plan estratégico

La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros, AETINAPE, ha solicitado la creación de un plan estratégico que incluya la dotación de medios humanos y materiales necesarios para realizar el estudio y seguimiento

dinámico de la producción de las pesquerías y su explotación. Igualmente, reclama la promulgación de una nueva Ley de Pesca y de Sanciones, así como el desbloqueo de la reforma de las enseñanzas profesionales. Según la revista «Mar», este plan estratégico para el sector pesquero supone la creación de un nuevo modelo pesquero para el siglo XXI, que incluye a la Administración, la formación de los profesionales y el aprovechamiento de los recursos. Dicho plan debería considerar un estudio y ordenación de los caladeros propios, otro estudio de caladeros históricos con el fin de asesorar a las autoridades en la negociación de los acuerdos pesqueros con terceros países, potenciar las prospecciones pesqueras comerciales en nuevas zonas de capturas, buscando caladeros alternativos, y la creación de un Servicio de Observación Pesquera, suficientemente dotado como para hacer un seguimiento de la producción y explotación de las pesquerías.

Finalmente, AETINAPE considera de extrema urgencia que se apruebe una Ley de Sanciones que modifique la actual, gravosa para los capitanes. Además, en las reivindicaciones históricas de esta asociación ocupa un capítulo especial la puesta en marcha de las reformas de enseñanzas náutico-pesqueras, y que se reclame la inmediata aprobación de las capacidades profesionales de los nuevos títulos marítimo-pesqueros aprobados en el marco de la LOGSE.

J. L. T.

Acuerdo pesquero con Mauritania

La Unión Europea y Mauritania han suscrito un nuevo acuerdo pesquero, que sustituye al finalizado en este último verano, concretamente el 31 de julio, y que amplía las posibilidades de pesca de la flota comunitaria y, en lo concerniente a los intereses españoles, representa una alternativa francamente satisfactoria para algunos de los barcos desalojados del caladero marroquí. Este nuevo convenio aumenta el período de vigencia de tres a cinco años e incrementa las posibilidades de pesca de la flota comunitaria en un 85 por 100 sobre los niveles del último, por un volumen total por encima de las 180.000 ton, es decir, unas 36.000 ton por año frente a las 25.000 anuales que contemplaba el acuerdo concluido. España resulta beneficiada en cuanto al período de vigencia, ya que garantiza la permanencia de nuestra flota frente a la eventualidad de un desalojo del caladero marroquí, y también en cuanto a las posibilidades de pesca.

Dos son las flotas que obtendrán mayores ventajas del nuevo acuerdo: la de cefalópodos, que consigue un aumento notable en licencias y en capturas, y la atunera, que no solamente consolida este caladero en los niveles alcanzados en los últimos meses de vigencia del acuerdo con 45 barcos, sino que consigue ampliarlos a 57. Por su parte, los cefalopoderos pasarán de los 18 barcos a 25 en el primer año de vigencia, 40 buques en el segundo, 45 en el tercero, pudiendo llegar a los 50 en los dos últimos años.

Ahora bien, aunque el número total de licencias ha aumentado considerablemente, el nuevo convenio da entrada a barcos italianos, holandeses, británicos e irlandeses, que se unirán a las flotas española, francesa y portuguesa que operaban allí hasta ahora.

J. L. T.

Campaña del *Cornide de Saavedra*

El día 24 de septiembre el buque oceanográfico *Cornide de Saavedra* comenzó una nueva campaña de investigación pesquera en el Cantábrico y plataforma continental gallega.

La campaña tiene como misión estimar la cantidad anual de diferentes especies, fundamentalmente merluza, bacaladilla, rape, gallo y jurel. También se continuará con el estudio físico (densidad, salinidad y temperatura) de la columna de agua de la plataforma continental y zona oceánica próxima al talud.

En los 33 días de duración prevista de la campaña, se efectuaron arrastres, de media hora de duración, con arte de baka. Se efectuó un muestreo aleatorio en la zona comprendida entre la línea de costa y los 500 m de profundidad, desde la desembocadura del Miño hasta la del Bidasoa; para ello se marcan tres límites de profundidad (30-100 m, 101-200 m, 201-500 m) y cinco áreas geográficas (río Miño-Finisterre, Finisterre-Estaca de Bares, Estaca de Bares-cabo Peñas, cabo Peñas-cabo Ajo y cabo Ajo-Bidasoa).

A. P. P.

MARINA DEPORTIVA

Actividades náuticas en Galicia

La mar es una de las principales fuentes de ingresos de la economía de la región gallega. Con el transcurso de los años se van incorporando diferentes actividades, que ayudan a que el sector se mantenga en alza constante.

La náutica ha ido adquiriendo mayor importancia en la región, y esto se ha traducido en un aumento de los puntos de amarre y número de embarcaciones registradas; de 1.430 puntos de amarre y 4.000 embarcaciones en 1988, se pasa a 2.290 puntos de amarre y 7.600 embarcaciones en 1994. También las licencias de la Federación Gallega de Vela han pasado de 2.800, en 1985, a más de 5.000 en 1995.

Paralelamente han ido creciendo las instalaciones y servicios para la práctica de la náutica deportiva. Los clubes náuticos de las rías gallegas son punto de paso obligado para que efectúen escala muchos yates que anualmente navegan entre el norte de Europa y el Mediterráneo, o los que se dirigen a Norteamérica. Asimismo, hay que destacar la importancia de las industrias náuticas dedicadas a la construcción de embarcaciones deportivas y a su posterior mantenimiento y apoyo.

Las actividades náuticas no han quedado limitadas a la costa, sino que también en las aguas interiores comienzan a explotarse los recursos turísticos, principalmente en los ríos Miño y Sil, mediante itinerarios por sus aguas.

El punto de mira es la creación, a medio plazo, de más de 10.000 puestos de trabajo, que ayudarían a paliar sensiblemente el paro producido en el sector pesquero. Para lograr este impulso es necesaria la remodelación de las infraestructuras portuarias gallegas y la incorporación al sector de personal cualificado mediante cursos de adaptación.

A. P. P.

ECOLOGÍA MARINA

La «Lista Roja»

En el ámbito del medio ambiente existe la denominada «Lista Roja», en la que el número de participantes nunca deja de aumentar. Según un reportaje publicado recientemente por el diario madrileño «El Mundo», las condiciones de ingreso se limitan a una sola: pertenecer a una especie animal a punto de desaparecer. Ahora, a esta lista sin horizonte de finalización, se le unen 130 especies de los océanos de medio mundo. Antes, cuando se hablaba de especies como la ballena o la tortuga, se hacía en términos de reducción en el número de ejemplares, y no de situación límite. Los científicos atribuyen la sorpresa que han causado los últimos datos sobre estas especies a la antigua creencia de que las aguas de los mares y océanos están tan repletas de vida que su hábitat quedaba a salvo de la mano del hombre. Sin embargo, los temores sobre el letal destino de esta fauna se han confirmado, al coincidir todos y cada uno de ellos en las «listas rojas» de una prestigiosa organización dedicada a la protección de los animales (la «World Conservation Union»), y a un estudio de 30 biólogos publicado por la revista «Trends in Ecology and Evolution». Ambos estudios han llegado separada e independientemente a una coincidencia en sus apreciaciones, basadas en hechos reales y comprobados: detrás de las causas de este

desastre ecológico marino vuelve a estar el hombre, y sus actividades destructivas y aniquiladoras se resumen en la pesca deportiva y comercial, contaminación y la destrucción del hábitat de las distintas especies.

A título de ejemplo, digamos que para el Departamento de Biología de la Universidad de Oxford, la situación es tan dramática como para que, concretamente, los denominados caballitos de mar, hayan visto disminuido en estos diez últimos años a más de un 50 por 100 sus ejemplares, que son capturados, principalmente, para el mercado de medicinas orientales y para su utilización como recuerdos turísticos en Asia.

En cuanto a las ballenas, los biólogos de diferentes universidades especializadas en esta problemática piensan que la muerte de algún ejemplar de determinadas clases puede ser definitiva para la extinción de éstas, aunque al parecer algo se ha avanzado en la recuperación de la agónica situación de las ballenas. Los naturalistas vaticinan que no sucederá lo mismo con las nuevas 130 especies de la «Lista Roja», ya que la mayoría de ellas desaparecerán para siempre. Hagamos algo, pero ¿qué?

J. L. T.

CULTURA NAVAL

Aulas del Mar en Cartagena: «La influencia naval en la Historia»

Organizadas por la Universidad del Mar, dependiente de la Universidad de Murcia y a través de la Vicerrectoría de Extensión Cultural, tuvo lugar en Cartagena la XII Edición de las Aulas del Mar, que en su parcela «La influencia naval en la Historia» agrupó a destacados historiadores e investigadores, que dictaron sus conferencias en la semana del 9 al 13 de septiembre último.

Los temas tratados tenían esta vez amplio contenido: «El mar y los puertos. Su influencia en el desarrollo histórico y en la configuración de los espacios urbanos y sociales en la América española». Las conferencias se celebraron en el salón de actos de la Caja de Ahorros de Murcia.

Intervinieron en el ciclo Lucía Provencio, de la Universidad de Murcia; el doctor Antonio Gutiérrez Escudero, del Centro de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla; el investigador naval Ricardo Arroyo; la licenciada Belén Fernández; el director de la «Revista de Historia Naval», José Cervera Pery; el coronel de Máquinas, José Antonio Ocampo; el vicepresidente del Colegio Heráldico de España y las Indias, Antonio de la Vega; el profesor de la Universidad de Sevilla, Pablo Tornero; el de la Universidad de Cádiz, Alberto Gullón; el de la Universidad de Murcia, Juan José Sánchez Baena, y el profesor de la Universidad de Sevilla, Antonio Acosta.

La sesión de clausura estuvo a cargo del rector de la Universidad de La Rábida Juan Marchena y del catedrático emérito de la Universidad de Sevilla Paulino Castañeda.

Entre las diversas exposiciones, las relativas a política naval estuvieron a cargo de Cervera Pery («El apostadero de Montevideo y su proyección histórica»), José A. Ocampo («Aspectos y consideraciones del sistema portuario español»), y De la Vega Blasco («Sanlúcar de Barrameda, antepuerto de América»).

El Aula del Mar: «La influencia naval en la Historia» está dirigida conjuntamente por el coronel auditor e historiador José Cervera Pery, y el director del Departamento de Historia de América de la Universidad de Murcia, doctor Juan Andreo.

J. C. P.

Exposición «Rutas atlánticas de peregrinación a Santiago»

Entre los días 13 al 30 de septiembre se realizó la exposición «Rutas atlánticas de peregrinación, marítima y terrestre, a Santiago» en el Centro Cultural de la Armada en Ferrol.

Fue organizada por la Consejería de Cultura y Comunicación Social de la Junta de Galicia y la Asociación «Ferrol 97-99».

La exposición estaba dividida en dos áreas principales:

- I. Derrotas marítimas.
- II. Rutas terrestres (el Camino Inglés).

En la primera de ellas, se presentaban diversos paneles explicativos con dibujos, fotografías y gráficos de los diferentes tipos de buques, instrumentos de navegación, cartas, planos y portulanos, que desde la Edad Media, y posteriormente en el Renacimiento e Ilustración, contribuían a facilitar la peregrinación por las derrotas marítimas a Santiago, y principalmente centradas en los peregrinos que arribaban a los puertos de La Coruña y Ferrol.

En el área II, relativa a la ruta terrestre, se mostraba la continuación de esa peregrinación desde los puertos de arribada, La Coña y Ferrol, hasta Santiago, a través de la ruta conocida como el Camino Inglés.

A apoyados en varios paneles explicativos, se presentó la cartografía detallada del Camino Inglés, con fotografías del estado actual y de los monumentos que se encuentran a lo largo de la ruta.

Para resaltar la importancia de esta ruta, se complementó la exposición con diversas tallas: un Santiago del siglo XVIII en madera policromada, de la iglesia de Culleredo; un Santiago peregrino del siglo XIV en granito, hallado en Betanzos; una Virgen del Camino en piedra policromada; un retablo de la

Vida de Santiago, anterior a 1456, en madera y alabastro policromado, del Museo de la Catedral de Santiago, y otras piezas religiosas y documentos de los hospitales de peregrinos que jalonaban el camino.

La exposición se completaba con dos muestras paralelas: una de pintura de autores ferrolanos, de los diferentes paisajes del Camino Inglés, y otra de filatelia con un estudio de marcas prefilatélicas a lo largo del camino.

A. P. P.

Mascarón «Blanca Aurora»

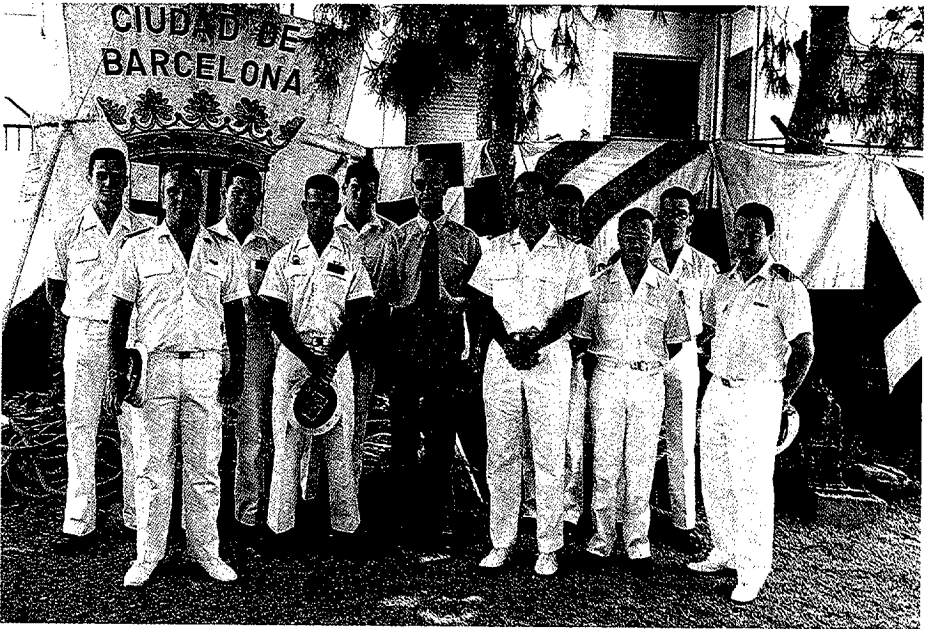
Sin ningún tipo de duda, uno de los escasos vestigios que aún perduran en nuestros días de la época de la vela son los mascarones de proa, un aditamento que todos los veleros actuales siguen llevando con orgullo, y que a menudo se convierte en codiciada pieza de museo.



Mascarón «Blanca Aurora».

Durante los actos de la XXVI Semana del Mar, ya tradicional, en Vilanova i la Geltrú, antigua villa pescadora barcelonesa, la Armada colaboró asistiendo y realizando el acto de colocación de una reproducción del célebre mascarón «Blanca Aurora» en el Museo de Curiosidades Marineras de F. Roig Toqués, con la presencia del comandante y dotación del patrullero *Espalmador* (P-33), junto a la del propio buque en el puerto. La reproducción es obra de Joan Vidal, tallista vilanovense de renombre.

La figura llamada «Blanca Aurora» es una hermosa talla sobre madera, obra del célebre tallista torderense Francisco Pascual («Ulls menuts» u «Ojos pequeños») que representa a Matilde, hija del armador de la corbeta *Blanca Aurora*, Silvestre Parés, al mismo tiempo capitán del buque, ataviada primorosamente a sus 18 años con traje típico de la época, con encajes y volantes, cuya mano derecha sostiene un abanico plegado, mientras que con su izquierda recoje algunos pliegues de su vestido como si fuera a subir un escalón. Esta talla

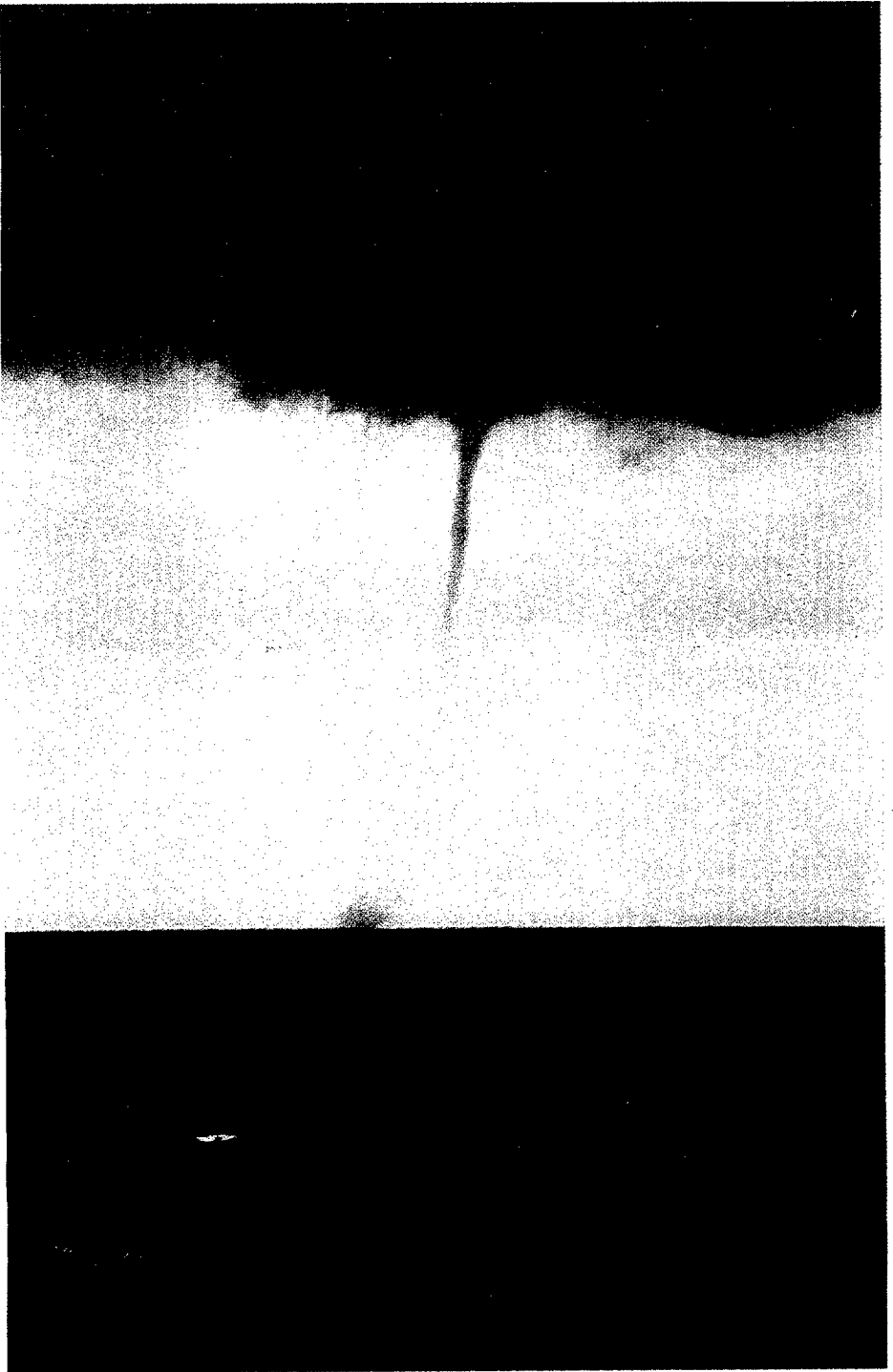


Dotación del *Espalmador*, con su comandante, teniente de navío Enrique Torres Piñeyro, y el propietario-director del museo, Francisco Roig Toqués.

ochocentista se considera como una de las más bellas y elegantes, puesto que el donaire y galanura de la figura son extraordinarios. La original, la cual el propio armador salvó del desguace en Río de Janeiro, en 1883, se halla en el Museo Marítimo de Barcelona.

C. B. V.





Tromba. Autor: Ángel Liberal.



LIBROS

VARIOS: La Política Exterior y de Seguridad Común (PESC) para Europa en el marco del Tratado de no Proliferación de armas nucleares (TNP).—Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional. Instituto Español de Estudios Estratégicos. Ministerio de Defensa. Madrid, mayo 1996; 245 páginas.

El citado Instituto, en sus «Cuadernos de Estrategia» (85), ha publicado estos «Estudios de investigación realizados por la Tercera Sección: *Estrategia para la Defensa*», en los que hace un documentado y variado estudio de este tema.

Precedido de una *Introducción* del contraalmirante don Jesús Salgado Alba, comprende ocho capítulos, en los cuales varios autores estudian diferentes temas, todos referentes a la política exterior de Europa para su defensa. Siguen unas *Conclusiones* del contraalmirante Salgado, en las que, nuestro antiguo director, comenta «los diversos estudios expuestos en el texto», donde «se han ido formulando diferentes, variadas e interesantes conclusiones sobre la recíproca influencia entre la Política Exterior y de Seguridad Común Europea (PESC) y el Tratado de no Proliferación Nuclear (TNP)», reduciendo estas conclusiones «de forma sintética a cuatro, una de carácter general y otras tres de aspecto particularizado con referencia a las tres posibles hipótesis que pueden plantearse ante el problema de dotar a la futura Europa unida de una imprescindible capacidad de defensa nacional efectiva, eficaz y fiable». Continúa con la *Composición del Grupo de Trabajo*, entre los que figura, además del contraalmirante Salgado, como coordinador, nuestro colaborador

el coronel de Infantería de Marina don Gonzalo Parente Rodríguez, secretario 2.º. *Abstract*, nota en inglés, explicando el tema que se ha tratado, y un *Índice*.

Justo es decir que el desarrollo de estos estudios de investigación, que afectan a la política exterior y de seguridad común para Europa en el marco del Tratado de no Proliferación de armas nucleares, lo han sido de forma documentada por expertos conocedores de los varios temas, que abarcan y componen el libro que reseñamos.

F.



JUSTINIANO A., Horacio: **Temas de Estrategia Naval.**—Editado por la Academia de Guerra Naval, Valparaíso (Chile).

El capitán de corbeta de la Armada de Chile don Ricardo Kitzing ha tenido el amable gesto de enviar a nuestra Escuela de Guerra Naval, de la que fue alumno en la XLIII promoción, el texto de estrategia naval que comentamos con el mayor agrado, máxime por el enjundioso y ortodoxo contenido de sus páginas. El autor, vicealmirante de la Armada de Chile, manifiesta modestamente que su obra no constituye un tratado, sino simplemente un conjunto de sencillos comentarios personales con los que ha intentado contribuir al propósito de apoyar a sus compañeros en las labores de estudio y reflexión sobre las diversas materias diferenciales de la guerra naval, pero que integradas constituyen la estrategia propiamente dicha, y que ha de tender en particularizaciones nacionales a alcanzar los objetivos navales fijados por el gobierno de cada nación dentro de su política general.

La exposición de conceptos —fundamentales y secundarios— está articulada en tres pilares o parámetros maestros: la sencillez, la brevedad y la profundidad, aspecto este último que parece, así a primera vista, como contradictorio con los dos primeros; pero no ocurre así en el libro que comentamos, ya que el magisterio de su autor ha sabido armonizar esta aparente contradicción, que cristaliza en una idea fundamental: tener conceptos claros e indelebles en nuestra mentalidad naval; y al decir «nuestra» quiero expresar, como antiguo profesor de Estrategia en nuestra Escuela de Guerra Naval, mentalidad chilena y española, cada una en sus respectivas proyecciones asentadas en sus posicionamientos geográficos y geopolíticos.

J. L. T.



RUBIO, Javier: **La cuestión de Cuba y las relaciones con los Estados Unidos durante el reinado de Alfonso XII. (Los orígenes del «desastre» de 1898).**

Si, ciertamente, no es poco lo que se ha escrito del conflicto hispano-norteamericano del 98 en su aspecto bélico, sobre todo en las desdichadas situaciones de Santiago y Cavite, de sus orígenes, las causas que lo propiciaron y los complicados entresijos de aquella política «a tres bandas» (España, Cuba y Estados Unidos) se conoce mucho menos; y en este aspecto el libro de Javier Rubio viene a cubrir un hueco fundamental, pues difícilmente podrá encontrarse, hasta el momento, estudio más pormenorizado, documentado y excelentemente plasmado que éste dedicado a los orígenes del desastre.

Parcelado en tres grandes partes, la primera de ellas trata el problema cubano desde el enfoque de una larga y peligrosa herencia, con el imperialismo norteamericano como telón de fondo, contrarrestado en cierto modo con la inteligente política que supo aplicar en la isla el malogrado general Prim, y el desagradable incidente del *Virginius*, con sus enojosas secuelas. La segunda parte comprende el itinerario que va desde la restauración saguntina hasta la paz de Zanjón, período en que el general Martínez Campos destacaría en su gobernación de Ultramar; y la tercera, con el sugestivo título de *Un volcán defectuosamente apagado* contempla las actuaciones de Cánovas y Sagasta en aquella política compartida, para exponer con indudable clarividencia la carencia de una política naval española, con programas inadecuados y buques poco apropiados para hacer frente al pujante poderío naval norteamericano.

Javier Rubio, embajador de España y especialista en temas de política exterior, nos brinda con este libro una excelente visión de una problemática todavía apasionante, en la que aún hay mucho que decir, y en el que se pone al descubierto toda su crudeza y su verdad.

J. C. P.



FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: **Disquisiciones Náuticas** (Vol. III).—Instituto de Historia y Cultura Naval (edición facsímil), mayo 1996; 455 páginas.

Continuando con la publicación facsímil de las interesantísimas «Disquisiciones», cuyos volúmenes I y II hemos comentado en esta sección en nuestros cuadernos de julio y agosto-septiembre, respectivamente, el Instituto de Historia y Cultura Naval saca ahora a la luz el tercer tomo, que su autor subtuló con ironía «Navegaciones de los muertos y vanidades de los vivos» y que comprende las «disquisiciones» undécima (*Saludos y etiquetas en la mar*), duodécima (*Prácticas religiosas*) y decimotercera (*Iconografía*).

Merece destacarse dentro de la primera de las citadas el erudito estudio sobre los colores de la bandera nacional, asunto cuyo tratamiento ya había iniciado en las disquisiciones quinta y sexta, en el volumen primero de la obra. Tal es la aportación de datos sobre la vieja tradición de los colores rojo y amarillo en los antiguos reinos de España que hoy no puede hacerse referencia a este asunto sin acudir al autor de esta obra.

La disquisición duodécima da noticia curiosa de las oraciones, romerías, la «misa seca» —así llamada (y también «náutica») porque en ella no se consagraba por temor a los balances—, comunión, cofradías, hospitales, procesiones, votos y ofrendas y milagros.

Termina el tomo con la disquisición decimotercera, en la que bajo el epígrafe *Iconografía* trata de la existente en su época, del Panteón de Marinos Ilustres y de una serie de lápidas y monumentos, no exactamente iconográficos en su mayoría, existentes o desaparecidos en toda España, relativos a más de cincuenta marinos.

G. Y.



TEIJEIRO DE LA ROSA, Juan Miguel: **La Real Hacienda Militar de Fernando VII. El Cuerpo Administrativo Militar.**—Secretaría General Técnica. Ministerio de Defensa. Madrid, 1995; 389 páginas.

Se trata de la tesis doctoral de don Juan Miguel Teijeiro de la Rosa, licenciado en Geografía e Historia, presentada en la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad Nacional de Educación a Distancia y publicada por el Centro de Publicaciones de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Defensa.

Precedido de un *Prólogo* del doctor don Ángel Martínez de Velasco, profesor de la citada universidad, en el que hace unas consideraciones sobre el autor y su obra «fruto de su constancia y laboriosidad», que por su calidad «hizo que fuera considerada merecedora de la máxima calificación: apto *cum laude* por unanimidad»; dice también que esta «tesis doctoral viene a llenar el vacío historiográfico que existía en torno a la historia de la administración económica militar durante el reinado de Fernando VII». Sigue una *Introducción*, que abarca tres partes: 1. *El estado de la cuestión*. 2. *Metodología del trabajo*; y 3. *Fuentes utilizadas*, continuando con cinco capítulos, referentes, el primero a *La Hacienda militar al final del Antiguo Régimen. Marco Institucional*; el segundo, *La Hacienda Militar en los albores de la España contemporánea*; el tercero, *El retorno de Fernando VII: Los años oscuros*; cuarto, *El Trienio liberal*, y quinto, *Deceso de la Hacienda Militar y alumbramiento de la Administración Militar: 1823-1833*. A lo largo de todos ellos va estudiando detenidamente el tema que da título a cada uno de los capítulos. Termina la

obra con un *Epílogo: La Administración Militar en el pensamiento del siglo XIX. Conclusiones* y una extensa *Bibliografía citada*.

Acierto ha sido, a nuestro juicio, la publicación por el Centro de Publicaciones de esta «memoria», que ha dado a conocer lo que representó el Cuerpo Administrativo Militar dentro de la Real Hacienda Militar en una época tan «movida» como fue el reinado de Fernando VII.

F.



FAVIER, Jean: Los grandes descubrimientos. De Alejandro a Magallanes.— Fondo de Cultura Económica. México, 1995; 480 páginas. 2.100 ptas.

Es la primera edición de este libro, en el que el autor hace un documentado estudio de lo que fueron los descubrimientos, el interés, el motivo, la idea que llevaban los descubridores para realizarlos, bien de carácter económico, social e incluso político, aportando éstos «la cultura, técnicas y costumbres» e, incluso en lo que a las Indias o Nuevo Mundo se refiere, en la mayoría de los casos «un factor más poderoso que los otros: el celo evangelizador».

Precedido de una *Introducción*, se divide el libro en cuatro partes. En la primera: *En los orígenes de la aventura* se refiere, entre otras cosas, a «Los Imperios», Oriente, Grecia, Cartago y Roma; «El globo y el continente», viajeros y geógrafos, la descripción del mundo; «Pueblos en movimiento», las grandes migraciones, las rutas del Atlántico norte. En la segunda parte, *Los caminos de la fe*, peregrinaciones, la Cruzada, los préstamos de Europa, las rutas de Asia, el oro. La tercera, *Los medios*, herencias y revisiones, los barcos, el mar y los marinos. La cuarta se refiere a *El descubrimiento del mundo*: las rutas del oro, Cristóbal Colón, la inencontrable América, la vuelta al mundo. Siguen una *Cronología, Bibliografía e Índice onomástico*.

Se encuentran en este libro «toda clase de hombres de viaje, desde el infante Enrique *el Navegante*, que navega tan poco, hasta el mercader Usodimare que huye de sus acreedores, desde el letrado Ibn Battuta que juega a embajador... hasta el soñador Gadifer de la Salle, que representa para sí mismo el personaje de una novela de caballerías... La historia termina con los perfiles contrastados del «hijo del tejedor genovés que descubre América sin saberlo...», terminando con un recuerdo a Juan Sebastián de Elcano, el primero que dio «la vuelta al mundo». Bien traducido, resulta, además de interesante, muy entretenido.

F.

SMITH, R. C.; SPIREK, J.; BRATTEN, J., y SCOTT-IRETON, D.: **The Emanuel Point ship; archaeological investigation, 1992-1995. Preliminary report.**—Departamento de Estado de Florida. División de Recursos Históricos. Bureau de Investigaciones Arqueológicas. Noviembre 1995; 196 páginas.

Con esta publicación, los autores presentan de forma anticipada los resultados de las investigaciones llevadas a cabo durante dos años y medio sobre el naufragio de un buque español del siglo XVI.

Los restos fueron descubiertos en 1992 por un grupo de arqueólogos del Estado durante una inmersión de inspección sobre recursos culturales en la bahía de Pensacola. El buque hundido en el banco de arena, el *Emanuel Point*, resultó ser el hallazgo colonial más antiguo en aguas de Florida. Aun cuando solamente se ha investigado una pequeña parte (15 por 100), los objetos y especímenes encontrados durante las excavaciones iniciales animan a pensar que el buque está relacionado con algún intento de establecer una colonia en Florida en 1559.

Los autores publican ahora los datos arqueológicos y los resultados de un análisis inicial con la intención de ponerlos en manos de profesionales y aficionados, sin perjuicio de que más adelante se edite un informe definitivo con las respuestas críticas emitidas que se reciban y con los datos que resulten de un análisis adicional.

El capitulado se estructura de la forma siguiente: después de una *Introducción*, en la que se explican los pasos que se han dado para realizar las gestiones tendentes al establecimiento de un plan para financiar y realizar las excavaciones, se dedica un espacio a los antecedentes históricos, resumiendo las principales exploraciones españolas, la expedición de Tristán de Luna y Arellano, y otras. Los capítulos siguientes hablan de su contenido, con la sola enunciación: *Antecedentes arqueológicos, Arquitectura del buque, Pertrechos, Restos orgánicos del buque, Restos de vertebrados, Restos de invertebrados, Restos botánicos, Cerámica, Armamento, Protección del casco y otros materiales* (moneda, vidrios, mercurio...). Unas páginas dedicadas a la conservación, otras a sacar conclusiones y otras a hacer recomendaciones.

Setenta y cuatro ilustraciones, 14 tablas o cuadros, una amplia relación de fuentes bibliográficas, un inventario de los objetos hallados en el pecio y una interminable lista de personas e instituciones, no necesariamente circunscrita a los límites del Estado, a quienes los autores agradecen su participación, ponen fin a la obra.

Al final de su lectura se llega a las siguientes conclusiones:

- Se trata del pecio más antiguo de los encontrados en las costas de Florida.

- Este naufragio puede relacionarse con uno de los primeros intentos europeos de colonizar lo que ahora se llama Estados Unidos de América: todo apunta a la expedición de Tristán de Luna de 1559.
- Un estudio de su contenido, más amplio y cuidadoso, y un mayor trabajo de archivos y documentos aumentarán los conocimientos que se tienen sobre los albores de la historia colonial de Florida y sus relaciones con Hispanoamérica.

El libro es interesante, aunque vaya dirigido a los profesionales, no solamente porque los objetos encontrados y los análisis consiguientes apunten hacia un naufragio de trascendencia histórica, sino también por el mismo plan puesto en marcha y por la forma de gestionarlo y divulgarlo, que dio como resultado un apoyo personal y material multitudinario.

J. A. O.



FERNÁNDEZ FLÓREZ, Ignacio: **El Astillero del Ferrol**.—Servicio de reproducción de libros. Librerías París-Valencia. Valencia, 1995; 43 páginas.

Se trata de la edición facsímil de este libro que reseñamos, escrito por el entonces (1877) teniente de navío don Ignacio Fernández Flórez, refiriéndose al astillero de Ferrol, su construcción e importancia que para nuestra Armada tuvo en su momento, la necesidad de él para el «entretenimiento y construcción de nuestro material naval», tan imprescindible para poder contar con unidades que protegieran y defendieran principalmente a nuestros lejanos dominios de Cuba, Puerto Rico y Filipinas. Cinco son los capítulos que comprende la obra: en el primero, estudia principalmente «las obras realizadas en nuestros arsenales, durante épocas tan florecientes como la de Carlos III», las actividades en los establecimientos navales, obras y adquisiciones en distintas épocas, las últimas de guerras y revoluciones que hicieron que los arsenales decayeran, hasta el 20 de junio de 1880, en que «se inauguró en el Astillero del Ferrol el primer taller para la construcción de esta clase de buques»; se refiere a las construcciones de hierro, en vez de madera. En el segundo, los tres «medios de que imprescindiblemente ha de disponer todo astillero para construir hoy los cascos de los buques: Almacenes, medios de transporte y medios de construcción». En el tercero, se ocupa de «La clase y número del personal y de la higiene y policía de los talleres». En el cuarto, que se dé preferencia a la construcción nacional y no a la extranjera. Y, en el quinto, resume todo lo tratado: «pedir á la industria privada todo el material necesario para las construcciones», así como «todas las máquinas y calderas

que se necesiten...», «confiarle la construcción de los torpederos y de todos aquellos buques destinados á servicios políticos más que militares...», y «no acudir al extranjero más que cuando las patentes lo exijan ó las condiciones especiales de los nuevos tipos lo impongan».

El libro es muy interesante por los muchos datos que da de lo que en su momento fue una construcción importante y necesaria para nuestra Marina.

F.



SZASZDI NAGY, Adam: **Los guías de Guanahaní y la llegada de Pinzón a Puerto Rico.**—Edit. Casa-Museo de Colón y Seminario Americanista de la Universidad de Valladolid. Valladolid, 1995; 208 páginas, 1.872 ptas.

Formando parte de la serie «Cuadernos Colombinos» (el XIX), este libro que reseñamos, comprende dos partes: en la primera, se refiere a que «Los naturales de las islas Lucayas guiaron a Colón de Guanahaní a Cuba»; continuando con los siguientes: *Colón no miente; Guanahaní, punto de partida; La navegación entre Guanahaní, Samaná y Yuma; Colón en la Fernandina; El descubrimiento de Isabela; Cuba, y Notas.* La segunda, *Martín Alonso Pinzón, descubridor de la isla de Puerto Rico*, tiene dos capítulos, en los que, entre otras cosas, estudia: *Presentación del tema; Los Lucayos conocían su mar; Baneke y la Rosa de los Vientos; Opiniones encontradas*, las de Morison, del doctor Arren, «las constantes confusiones de fray Bartolomé (de las Casas) y las de Hernando Colón; *Martín Alonso en demanda de Baneque.* En el segundo de los capítulos: *Otras fuentes*, se hace una recapitulación; *Los testigos del Almirante; Vicente Yáñez Pinzón y la isla de San Juan; Los testigos del fiscal; Babueca y la décimo novena pregunta; La vigésima pregunta, y El testimonio de Francisco Medel.* Siguen unas *Conclusiones y Notas.*

El libro es muy interesante, en él se dan datos y opiniones de varios historiadores americanistas que difieren entre sí y que objetivamente el autor expone. Merece conocerse y puede servir de consulta a quienes se interesan por el tema.

F.

OTROS LIBROS RECIBIDOS

VARIOS: *Anuario de Estudios Americanos.* LIII-1. Escuela de Estudios Hispano-Americanos. CSIC, 1996; 396 páginas.

VARIOS: *Analecta Malacitana.* XVIII.-1. Revista de la Sección de Filología, de la Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Málaga. Málaga, 1995; 265 páginas.

VARIOS: *Analecta Malacitana.* XVIII.-2. Revista de la Sección de Filología de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Málaga. Málaga, 1995; 597 páginas.

- VARIOS: *Catálogo de publicaciones*. Ministerio de Defensa. Secretaría General Técnica. Mayo 1996. Madrid, 1996; 205 páginas.
- VARIOS: *Bolletí de la Societat Arqueològica Lulliana*. Palma de Mallorca, 1995; 337-XXIV páginas.
- VARIOS: *Estadística de centros, instalaciones, actividades culturales y deportivas*. Año 1994. Ministerio de Defensa. Secretaría General Técnica. Madrid, febrero 1996; 95 páginas.
- VARIOS: *Estadística de accidentes, suicidios y agresiones en las Fuerzas Armadas*. Año 1994. Ministerio de Defensa. Secretaría General Técnica. Madrid, mayo 1996; 115 páginas.
- VARIOS: *Estadística de centros de enseñanza, cursos y estudios*. Año 1994. Ministerio de Defensa. Secretaría General Técnica. Madrid, julio 1996; 350 páginas.
- VARIOS: *La cooperación europea en las empresas de interés de la defensa*. Cuadernos de Estrategia, 81. Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional. Ministerio de Defensa. Madrid, 1996; 167 páginas.
- VARIOS: *Los cascos azules en el conflicto de la ex Yugoslavia*. CESEDEN. Cuadernos de Estrategia, 82. Ministerio de Defensa. Madrid, 1996; 170 páginas.

F.

REVISTAS

REVISTA DE LA OTAN. Septiembre 1996

Resulta enormemente interesante este número de la «Revista de la OTAN» por el contenido de algunos trabajos, en especial el relato correspondiente a las tareas civiles del Acuerdo de Paz con Bosnia, los comentarios a los preparativos para la entrada en vigor de la Convención de Armas Químicas y un análisis sobre el Asia central en un nuevo entorno internacional; pero hemos de destacar, en nuestra opinión, el estudio relativo a la adaptación de la Alianza al nuevo entorno de seguridad ante la proliferación, en el que se analiza la culminación de dos años de trabajos por parte de los ministros de Asuntos Exteriores y de Defensa de la Alianza, para dotar a la organización atlántica de una concepción global frente a los riesgos militares que plantea esta proliferación de armas nucleares, biológicas y químicas y sus sistemas de lanzamiento; y este incremento de atención de la Alianza a la proliferación de este tipo de armas pone de manifiesto el cambio por el que atraviesa la OTAN ante el desafío que plantea el nuevo concepto de la seguridad.

Los principios generales que animan a esta concepción global se basan, en primer lugar, en garantizar la cohesión de la Alianza, mantener la libertad de acción, complementar la disuasión nuclear, mantener el control de los conflictos y, finalmente, y entre otros, el integrar los conceptos relacionados con la guerra NBQ en los procesos de planificación de la defensa y de normalización de la Alianza.

J. L. T.



Helicópteros. Autor: Justo Gimena.

REVISTA GENERAL DE MARINA

DICIEMBRE 1996





EDITORIAL 617

TEMAS GENERALES

Vicealmirante Miguel Molinero Fernández
EJÉRCITO PROFESIONAL Y SERVICIO MILITAR 619

Coronel Auditor José Cervera Pery
EL DERECHO DEL MAR Y SU GLOSARIO (XIII) 627

TEMAS PROFESIONALES

Capitán de Fragata José M.ª Treviño Ruiz
¿QUÉ ES LA EUROMARFOR? 633

Teniente de Navío Federico Aznar Fernández-Montesinos
COMUNICACIONES. UNA PERSPECTIVA 643

Capitán de Corbeta Gregorio Bueno Murga
LA ESCALA MEDIA DEL CUERPO GENERAL 653

INFORMACIONES DIVERSAS

Alfonso de Carlos Peña
EURONAVAL 96 (I) 665

CONCESIÓN DE LA MEDALLA DE ORO DEL
REAL SITIO DE SAN LORENZO DE
EL ESCORIAL A LA REAL Y MILITAR
ORDEN DE SAN HERMENEGILDO 683

EL C-4 687

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: 076-96-022-X

VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

MADRID.—Librería Náutica *Robinson*. Bárbara de Braganza, 10.

Librería *Moya*. Carretas, 29.

BARCELONA.—Librería *Collector*. Pau Claris, 168.

BURGOS.—Librería *Del Espolón*. Espolón, 30.

CÁDIZ.—Librería *Jaime*. Corneta Soto Guerrero, s/n.

CARTAGENA.—Revistas *Mayor*. Mayor, 27.

FERROL.—Librería *Marina*. Galiano, 12.

Central Librería. Fernando Villaamil, 2-4.

Central Librería. Real, 71.

SANTANDER.—Librería *Estudio*. Avenida de Calvo Sotelo, 21.

TARRAGONA.—Librería Náutica *Cal Matías*. Trafalgar, 37.

ZARAGOZA.—Publicaciones *ALMER*. Avda. Independencia, 19.

PRECIOS

Precio ejemplar (IVA y gastos de envío incluidos):

España	225 ptas.
Unión Europea	296 ptas.
Otras naciones	305 ptas.

Suscripciones anuales (IVA y gastos de envío incluidos):

España	2.475 ptas.
Unión Europea	3.256 ptas.
Otras naciones	3.355 ptas.

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

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

Teléfono: 379 51 07

Fax: 379 50 28

EDITORIAL



El 23 de julio de 1877 una Real Orden autorizaba la publicación de la REVISTA GENERAL DE MARINA «con objeto de que los jefes y oficiales de los diferentes cuerpos de la Armada tengan noticia de cuantos adelantos y mejoras se introducen diariamente en los diversos ramos de la misma, y con el fin de facilitar á todos un medio de publicar y discutir sus propias ideas». El primer cuaderno fue el correspondiente al mes de octubre de aquel mismo

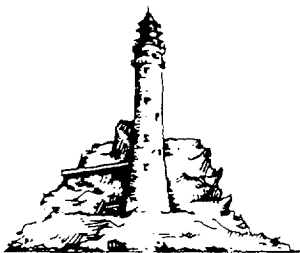
año; no se consideró, pues, necesario ni conveniente empezar su edición haciéndola coincidir con el principio del año natural siguiente: tal era la idea que se tenía de la necesidad sentida de esta REVISTA. Desde entonces ha venido publicándose regularmente por cuadernos coleccionables en tomos semestrales a los que se ajusta su formato y paginación; ello explica la denominación de «cuaderno» dada a las entregas mensuales y el que a lo largo de tantos años no se haya variado o «modernizado» su formato, que facilita una presentación homogénea para su conservación en las muchas bibliotecas que la guardan dentro y fuera de España.

La iniciativa de esta publicación se debió al vicealmirante don Juan Bautista Antequera, quien culminó una brillante carrera en la Armada, en la que logró el mayor prestigio, desempeñando el cargo de ministro de Marina cuatro veces (en 1870, 1876, 1880 y 1886) «no a título de político, sino de marino inteligente y de patriota experimentado» (marqués de Pilares: «El Almirante D. Juan B. Antequera y Bobadilla», R. G. M., septiembre 1922). Fue este almirante verdadero impulsor del resurgimiento de la Marina cuando en el reinado de Alfonso XII, tras la Restauración, liquidada la última guerra carlista y pacificada Cuba con la paz de Zanjón, se abrían prometedoras perspectivas de estabilidad y progreso para España. Era también el tiempo de los grandes avances industriales, entre ellos la definitiva imposición de la máquina de vapor en la propulsión naval, que acababa con el imperio secular de la vela en la mar, del perfeccionamiento de la artillería rayada de retrocarga y de la introducción del torpedo automóvil, entre otros progresos, que suponían una revolución en el empleo de las fuerzas navales, desde la maniobra hasta la estrategia: todo ello hacía muy oportuna la aparición de una revista con los objetivos que hemos entrecorrido al principio.

A lo largo, pues, de más de 119 años se vino publicando esta REVISTA sin que fueran obstáculo ni los cambios políticos ni los desastres históricos, como el del 98. Sólo fue capaz de romper su continuidad la contienda de 1936-1939: al cuaderno de julio de 1936 siguió el de octubre de 1940. Todo ello la consolida y confirma como publicación profesional al servicio de los objetivos marcados desde su fundación, que creemos plenamente vigentes al cabo de

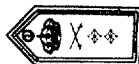
tan prolongado lapso de tiempo. Pues vivimos, en efecto, una era de intensa evolución técnica y tecnológica, de importantes transformaciones en todos los ámbitos, y de ello, en la medida de lo posible, queremos ser reflejo en el aspecto informativo; también nuestros profesionales deben seguir contando con un medio de «publicar y discutir sus propias ideas» sin que ello signifique que las hagamos nuestras ni representen doctrina oficial. No todo su contenido será de igual interés para todos los lectores, ni se pretende hacer de esta publicación un medio de divulgación general —objetivo que otras cubren quizá con mayor eficacia—, sino cumplir con los fines ya expresados, que no tendrían otro cauce de difusión.

Creemos que el lector tiene en sus manos un ejemplo de lo que decimos, siempre teniendo en cuenta que al seleccionar los originales que nuestros espontáneos colaboradores nos envían procuramos dosificar los temas para lograr cierta variedad y no caer en monotonía; ello no empece que prestemos la mayor atención a cuantas observaciones y sugerencias nos hagan quienes nos honran con su lectura.



EJÉRCITO PROFESIONAL Y SERVICIO MILITAR

Miguel MOLINERO FERNÁNDEZ



Introducción



OS cambios culturales y el progreso social están propiciando, tal vez, un mundo menos belicoso; pero el desarrollo económico y la continua innovación tecnológica imponen un modelo de sociedad competitiva, cada vez más exigente en cuanto a las condiciones requeridas para ejercer cualquier profesión u oficio y a la eficacia en el desempeño de toda función social, en especial las públicas. Toda sociedad moderna repugna la guerra, pero si tiene una clara conciencia de defensa nacional, exige también que sus Fuerzas Armadas sean eficaces y que, como cualquier otra función, la de soldado o marinero sea desempeñada por personas diestras y competentes.

El modelo de nuestros ejércitos debe ser el que mejor convenga a su eficacia, habida cuenta de las posibilidades de la nación. El cambio actual responde a la *finalidad* de mejorar esa eficacia, y la «profesionalización» de la tropa y marinería es *un medio* para conseguir esa finalidad, por cuanto el hecho de que esa función se «profese» voluntariamente y no se haya de «servir» con carácter forzoso es uno de los factores posibilitantes de su mayor destreza y competencia. La reducción o supresión del servicio militar es sólo *una consecuencia* razonable que puede derivarse del menor o mayor nivel de profesionalización que resulte conveniente y posible alcanzar, pero que no excluye la necesidad de mantenerlo, bien sea en otra forma y con otros fines, para la constitución de reservas movilizables.

No sería lógico hacer un fin de lo que sólo son medios o consecuencias, «siguiendo la corriente» de tendencias interesadas en que se acelere la implantación de un nuevo modelo de ejército para reducir o suprimir el servicio militar. Es prudente estimar toda corriente de opinión, pero no hasta el punto de forzar la marcha normal del proceso de profesionalización de nuestras Fuerzas Armadas si ello impide mantener el rumbo correcto y la velocidad adecuada para llevarlo a buen puerto; pues no es lo mismo reducir los ejércitos y reclutar voluntarios, para «reemplazar» a la tropa y marinería de reemplazo en un tiempo prefijado, que «formar» soldados y marineros profesionales y consti-

tuir las reservas necesarias, sin más finalidad que aumentar la eficacia de nuestras Fuerzas Armadas, ni a otro ritmo que el que permiten las posibilidades de nuestra nación.

Tendencias que orientan la evolución de los ejércitos modernos

El «Modelo FAS 2000» en curso o el modelo profesional en que pueda derivar, caso de llevarse a efecto las iniciativas que se anuncian, responden a la necesidad de adecuar la estructura de nuestros ejércitos a los cambios tecnológicos en los armamentos y medios de combate y a la evolución de los factores específicos de nuestra defensa nacional, considerando entre ellos, muy especialmente, el papel que nuestra nación quiere desempeñar en el concierto internacional. Esta consideración es, sin duda, el factor más decisivo y apremiante que ha influido en la decisión de cambiar el modelo de nuestros ejércitos, pues, siendo evidente que España está apostando fuerte por incorporarse a ese juego, la entidad de sus Fuerzas Armadas, como tantos otros parámetros de convergencia con Europa, ha de ser consecuente con los compromisos internacionales ya adquiridos o que tenga el propósito de asumir en ese concierto, y también su estructura y sus medios han de homologarse con los de las naciones con que habrán de colaborar, siguiendo las tendencias de los ejércitos modernos.

La situación mundial ha evolucionado, pasando del riesgo de confrontación bélica global entre los dos grandes bloques en que se polarizó la potencia militar tras la segunda guerra mundial, a la proliferación de los conflictos limitados. La «guerra fría», tantos años mantenida mediante la disuasión nuclear, ha dado paso a las operaciones de mantenimiento de la paz en las que ambos colaboran tras el derrumbamiento del bloque soviético. Esos cambios, junto con los que implica el proceso de unidad europea fruto de los acuerdos de Maastricht, están afectando profundamente a la política de defensa de todos los países europeos, cuyos ejércitos están inmersos en un proceso de revisión de sus estructuras y capacidades operativas para adecuarlas a los requerimientos de la nueva situación.

La situación estratégica que justificaba la existencia de ejércitos de masas para la defensa del territorio nacional frente a las agresiones exteriores, según el concepto de «nación en armas» surgido de la Revolución Francesa, ha cambiado y, en la actualidad, sin descartar aquel riesgo, ha de contemplarse como más inmediata la necesidad de aportar cooperación militar a las alianzas y organizaciones internacionales dentro de un nuevo concepto de defensa y seguridad compartida. De ahí la tendencia a reducir los ejércitos nacionales manteniendo unas fuerzas operativas menos numerosas, más capaces y mejor dotadas, lo que implica necesariamente una mayor participación civil en la Administración Militar y la creación de reservas movilizables, suficientemente preparadas y entrenadas, que permitan una rápida generación de fuerzas en caso necesario.

La evolución de los armamentos y de los medios de transporte amplía el radio de acción de las fuerzas militares operativas, al tiempo que las modernas tecnologías en el campo de la inteligencia militar y las comunicaciones permiten disponer de mayores tiempos de reacción para aplicar una acción militar allí donde se requiera en cada momento. Ello justifica la tendencia de los ejércitos a reestructurar sus fuerzas operativas, concentrando en menos y más potentes unidades militares, dotadas de gran movilidad táctica y estratégica, los cuantiosos efectivos que era necesario mantener desplegados para cubrir en todo momento y lugar el ámbito afectado por las posibles amenazas; pero también impone una mayor profesionalización de la tropa y marinería, en la medida que incorporan las armas, medios y tecnologías modernas que se requirieren para esa reestructuración.

Pero el cambio más sustancial que se ha operado es el concerniente a las nuevas misiones que los ejércitos tienen asignadas en el nuevo orden mundial. Además de sus múltiples cometidos bélicos, los ejércitos están llamados hoy a desempeñar los no menos complejos y diferenciados que se requirieren para establecer, mantener, restablecer e incluso imponer la paz, o para paliar las consecuencias de la guerra; pues las misiones de pacificación o de ayuda humanitaria se han de desarrollar en un ambiente hostil, siendo más eficaces las unidades militares preparadas para la guerra que cualesquiera otras que pudieran habilitarse específicamente para tal fin, tanto por su mayor capacidad de disuasión como por su disposición para afrontar cambios de situación imprevistos durante su desempeño.

Para cumplir tan variadas misiones de ámbito nacional, multinacional e internacional, los ejércitos han de estar preparados, tanto para hacer la guerra como para defender la paz, de ahí la tendencia a aumentar la polivalencia de la fuerza militar, siendo normal hoy que cualquiera de sus unidades pueda desempeñar eficazmente tanto aquellas misiones de guerra que le son propias como las de paz que se le asignen. Esa polivalencia no supone cambios en el armamento y equipo de estas unidades, que son los de guerra, si bien mejorados en algunas de sus características para adecuarlos a las operaciones de mantenimiento de la paz, en que se han de evitar riesgos y daños innecesarios; pero lo que sí implica son cambios radicales en el comportamiento individual y colectivo de las fuerzas militares, que estando dispuestas para el combate y armadas para la guerra han de ser capaces de cumplir misiones sin combatir y de desempeñar cometidos sin usar las armas, lo que requiere dotarlas con un personal de alta calidad profesional y humana.

La contribución a la salvaguarda de la paz que los ejércitos tienen hoy encomendada sólo puede confiarse a quienes, por vocación, se prestan a servir voluntariamente en los ejércitos y, por espíritu militar, se sienten —como dicen nuestras Ordenanzas— «nobles instrumentos de la Patria al servicio de tan elevados fines», cuales son los de colaborar al mantenimiento de la paz y seguridad internacionales, sin ánimo mercenario, en un tiempo que, salvo

honrosas excepciones, prima el interés y el ánimo de lucro. El servir con las armas a la nación, fuera de sus fronteras, en misiones de pacificación, no puede imponerse como obligación militar a los ciudadanos reclutados forzosamente para defender a su Patria, lo que justifica la tendencia a adoptar nuevos modelos de ejércitos que permitan prescindir del personal de reclutamiento forzoso en tiempo de paz, y «reservarlo» sólo para cuando lo requiera la defensa nacional.

Las misiones de paz son, tal vez, las más frecuentes que están llamadas a desempeñar las Fuerzas Armadas en el futuro y, a buen seguro, las que más pueden contribuir a su prestigio y al de su nación en el mundo; pero, por muy nobles que ellas sean, no son las que justifican la existencia de los ejércitos. «El mantenimiento de la paz no es un cometido para soldados; pero sólo los soldados pueden hacerlo», según opinión tan autorizada como la de Dag Hammarskjöld, quien fue secretario general de las Naciones Unidas y premio Nobel de la Paz 1960, a título póstumo, tras perder la vida cuando volaba sobre el Congo, precisamente mientras llevaba a cabo una delicada misión pacificadora.

La defensa militar de la propia nación continúa siendo la misión esencial y permanente de los ejércitos, pues ningún país puede confiar en otros la defensa de su soberanía, independencia e integridad territorial sin resultar sometido, o la seguridad de sus intereses e instituciones sin verse mediatizado. Las demás misiones contribuyen, directa o indirectamente, al cumplimiento de esa misión nacional prioritaria, pues la cooperación militar dentro de las alianzas defensivas incrementa el poder de disuasión y la capacidad de respuesta frente a las agresiones, y la contribución de los ejércitos al mantenimiento de la paz y al respeto del derecho internacional favorece la estabilidad mundial y disminuye los riesgos de conflicto bélico.

Pero ha de tenerse muy en cuenta que estas misiones son «coyunturales» del nuevo orden mundial —siempre cambiante y nunca definitivo— que las naciones asumen, sólo en la medida que pueden ampliar o extrapolar la capacidad de sus Fuerzas Armadas para mejor garantía de su propia defensa nacional, nunca trayendo recursos de ella que puedan comprometerla en el futuro.

Otras tendencias que influyen en la evolución de los ejércitos

Las tendencias hasta aquí analizadas obedecen a razones estratégicas, operativas y orgánicas de índole militar, que orientan la evolución de los ejércitos y coinciden en la posibilidad de reducir su estructura, concentrando sus unidades, aumentando su polivalencia, dotándolas de medios tecnológicos modernos y mejorando la calidad profesional de su personal; pero hay también otras tendencias de naturaleza sociológica, cultural o política en las que se halla inmersa la evolución de los ejércitos y que están influyendo poderosamente en su proceso.

La natural aspiración de las sociedades modernas a conservar o acrecentar el «estado del bienestar» supone un esfuerzo económico que, normalmente, se traduce en la acusada tendencia de todos los gobiernos a disminuir los presupuestos militares en la medida que es posible la reducción de sus ejércitos sin detrimento de su eficacia. Esta posibilidad es lógicamente más razonable en aquellas naciones que parten de fuertes inversiones militares durante largos períodos de tiempo en el pasado y dedican a su defensa altos porcentajes de su producto interior bruto, que en aquellas que invierten en defensa un mínimo porcentaje de sus recursos y cuyos ejércitos vienen arrastrando años de penuria.

La creciente necesidad de profesionalizar las Fuerzas Armadas, que es consecuente con su modernización y reestructuración, permite disminuir los costes personales y sociales que ocasiona el servicio militar obligatorio, propiciando una tendencia a acortar su duración e incluso llegar a suprimirlo. Los efectos de esta tendencia son lógicamente más asumibles en aquellas naciones cuyos ejércitos, además de estar bien dotados de medios técnicos y presupuestarios, cuentan con una amplia base de efectivos de tropa y marinería profesional que sólo han de reestructurarse en orden a prescindir de los de reemplazo, que en las que parten de carencias crónicas en todos esos aspectos y han de asumir a un tiempo la modernización de su material, el cambio de sus estructuras y la profesionalización de su personal.

Los cambios sociológicos y culturales habidos en las sociedades desarrolladas generan corrientes de opinión contrarias a las armas y la violencia, que se manifiestan por la presión de los movimientos pacifistas y antimilitaristas, así como una creciente renuencia a prestar cualquier servicio forzoso o no remunerado, que se hace patente en la actitud de objetores e insumisos. El amor a la Patria y los sentimientos nacionales, que siempre fueron razón suficiente para poner a una nación en armas cuando lo requería su defensa, no bastan hoy para concitar voluntades de servicio en los ejércitos, al menos mientras los riesgos no la afecten directamente. Este ambiente, en el que se está desarrollando el cambio de modelo de los ejércitos, está forzando el ritmo normal de su natural evolución, imprimiéndole más intensidad y premura cuanto mayor es el grado de aceptación social, y por ende la rentabilidad electoral, que tienen en cada nación esos sentimientos, movimientos y corrientes de opinión.

La evolución de nuestros ejércitos hacia el «Modelo FAS 2000»

El análisis de las tendencias mundiales que orientan la evolución de los ejércitos modernos puede permitirnos obtener el prototipo ideal del futuro modelo de nuestros ejércitos; pero, en nuestro caso y circunstancia, se ha de considerar también si la orientación que sigue el proceso ya emprendido para obtener nuestro modelo nos acerca a ese prototipo o puede conducirnos, tal vez, a un remedo de él muy diferente del teóricamente más conveniente para la eficacia de nuestras Fuerzas Armadas.

Una serie de hechos parecen indicar que, si bien el modelo «FAS 2000» está concebido conforme a las tendencias estratégicas, operativas y orgánicas de índole militar que orientan la evolución de los ejércitos modernos, viene siguiendo en su desarrollo y puesta en práctica aquellas otras tendencias de naturaleza sociológica, cultural o política que influyen en ese proceso. La disminución del coste personal y social del servicio militar obligatorio parece ser hasta ahora, si no la verdadera finalidad, al menos el objetivo prioritario que pretende el cambio del modelo de nuestros ejércitos; el ritmo impuesto a la profesionalización parece depender no tanto de razones de mayor eficacia operativa de los ejércitos cuanto de la posibilidad de reducir o suprimir los soldados y marineros de reemplazo en el mínimo tiempo posible; y la reducción de los presupuestos de Defensa viene siendo poco consecuente con el mayor esfuerzo económico que se requiere para el desarrollo de un nuevo modelo de Fuerzas Armadas más reducidas y profesionales, proceso que sólo puede avanzar sin detrimento de su eficacia en la medida en que se las pueda ir dotando, a la vez, con los medios técnicos y estructura apropiados.

La Ley Reguladora del Régimen del Personal Militar Profesional de julio de 1989 argumentó, respecto a los militares de empleo, que «su categoría de tropa y marinería profesionales contribuye de forma muy importante al mantenimiento de la operatividad y eficacia de las Fuerzas Armadas, mediante la realización de cometidos cuya responsabilidad o complejidad requieren una experiencia o formación que sólo se pueden adquirir con un tiempo de servicio superior al de la prestación del servicio militar». Se reconocía así, explícitamente, la necesidad, ya largo tiempo sentida en nuestros ejércitos y cada vez más perentoria, de contar con soldados y marineros debidamente capacitados para abordar la creciente tecnificación de los destinos, así como la dificultad de formarlos con la duración del servicio militar entonces existente. No obstante, la primera medida adoptada después de aprobarse el «Modelo FAS 2000», en junio de 1991 fue la promulgación de la nueva Ley Orgánica del Servicio Militar, en diciembre de ese mismo año, que redujo su duración, con el consiguiente aumento de las dificultades —ya existentes y poco antes reconocidas— para formar a los soldados y marineros de reemplazo cuando aún estaba en estado incipiente el proceso de profesionalización y no se había acometido todavía la oportuna reestructuración de las Fuerzas Armadas para adaptarlas al nuevo modelo.

Hasta el momento presente, el proceso de reducción y profesionalización se desarrolla al ritmo previsto; pero la obtención de los modernos medios técnicos necesarios para adecuar las Fuerzas Armadas al nuevo modelo es lenta e insuficiente y su reestructuración se está haciendo con grandes dificultades y sacrificios, pues los presupuestos de Defensa, precisamente en 1992 cuando se aborda ese proceso, se disminuyeron en un 0,17 por 100 del PIB y desde entonces han sufrido sucesivos recortes, que han supuesto otra reducción de igual porcentaje, hasta llegar al 1,16 por 100 actual. Y, en tal situa-

ción, ya se anuncian nuevos cambios que prevén reducir aún más el tiempo de servicio militar, como paso previo a su supresión, en el menor plazo que las posibilidades económicas permitan alcanzar la total profesionalización de los ejércitos, cuando se avecinan, como también se anuncian, tiempos de duros ajustes restrictivos en los Presupuestos Generales del Estado.

Del importante tema de la creación de reservas movilizables, que necesariamente ha de seguirse de la reducción y profesionalización de las Fuerzas Armadas, adecuándose a su proceso, poco se ha tratado y nada nuevo se ha hecho, siendo como es uno de los problemas de mayor trascendencia para el futuro de nuestra defensa nacional, sea cual fuere el nuevo modelo de los ejércitos.

Conclusión

Sé que cualquier idea que abogue por el mantenimiento del servicio militar es impopular y que, en este momento, supone «navegar contracorriente»; pero nunca podrá tacharse de inoportuna cuando aún estamos a tiempo, antes de avanzar más en un proceso irreversible, cual es el que parece conducirnos, paso a paso, a la supresión de esta prestación obligatoria. Pensar en un modelo de ejército profesional cuando no se dispone de posibilidades económicas para financiarlo puede ser una utopía; llevarlo a la práctica, aun cuando se disponga de ellas, sin contar con la predisposición social para la movilización militar, sería una temeridad. El rechazo de la sociedad y la renuencia de los ciudadanos a prestar un servicio militar no desaparecen por el hecho de profesionalizar los ejércitos, sólo se enmascaran obviándolos en el ámbito castrense, pero se harían patentes a la hora de recabar de ellos cualquier tipo de prestación para constituir las reservas de guerra que son imprescindibles e inherentes a ese modelo.

¿No sería oportuno sentar las bases para la creación de nuestras reservas partiendo del servicio militar dentro de un modelo mixto, en vez de suprimirlo para tener que recrearlo forzosamente después y con mayores dificultades? Puestos a emular el ejemplo de otras naciones, es oportuno mencionar al respecto el de Francia, que antes de llevar a efecto la anunciada supresión del servicio militar obligatorio, está barajando diversas posibilidades para formar sus necesarias reservas, bien sustituyéndolo por una «cita de los jóvenes con la nación», obligatoria salvo para quienes ingresen voluntariamente en alguno de los servicios que permitirán mantener una modesta fuerza militar complementaria, o bien manteniendo un servicio nacional reducido, pero obligatorio también, que movilice a todos los jóvenes en edad militar, un tercio de ellos para recibir formación específica en los ejércitos y los dos tercios restantes para impartirles formación civil durante el doble de tiempo que aquéllos.

Si las disponibilidades económicas nos permitieran avanzar hacia una total profesionalización de las Fuerzas Armadas, ¿no sería oportuno aplicarlas,

antes de ello, a consolidar su eficacia dentro de un modelo mixto? La inversión en medios y tecnología, de los que están insuficientemente dotados nuestros ejércitos, es esencial; pero también lo es la contratación de aquellos servicios, obras y personal civil necesarios para el mantenimiento y funcionamiento de la Administración Militar que la tropa y marinería está supliendo. Esta inversión, si siempre fue procedente, ahora resulta imprescindible, pues con un modelo mixto tales actividades recaen en mayor medida sobre el escaso personal de reemplazo, recargando su servicio y justificando un mayor rechazo social hacia el servicio militar. Y, de llegarse a un ejército profesional y reducido, será obligado asumirla para no desvirtuar la eficacia de ese modelo al tener que emplear a los soldados y marineros disponibles, ajustados en calidad y cantidad a las necesidades operativas, en actividades que no guarden relación con ellas ni contribuyan a su mejor formación y rendimiento profesionales.

El «Modelo FAS 2000», debidamente desarrollado, completado, perfeccionado y financiado, permitiría conseguir unas Fuerzas Armadas «profesionales», constituidas en su totalidad por tropa y marinería voluntaria, reducidas y bien dotadas en todos los aspectos para ser autosuficientes sin precisar personal de reemplazo en tiempo de paz, garantizando, además, mejor que cualquier otro modelo, la incorporación continuada de ciudadanos a las filas de los ejércitos dentro de un modelo «mixto», no para prestar servicios, que ya no sería necesario, sino para recibir instrucción y formación militar en orden a constituir esa necesaria reserva, que es la principal preocupación de las naciones que optan por el modelo profesional.

Con el mismo o con otro nombre, desprovisto de todo aspecto utilitario inmediato para los ejércitos y dedicado exclusivamente a esa finalidad formativa, cumplido en la forma más discrecional posible y con la duración mínima imprescindible, el servicio militar es la mejor, y quizá la única forma, de garantizar en el futuro la participación de todos los ciudadanos en la defensa nacional, que siempre será necesaria y obligada, con un mínimo coste personal y social.



EL DERECHO DEL MAR Y SU GLOSARIO (XIII)

(Aproximación terminológica al Convenio de Jamaica)

José CERVERA PERY



Zona contigua



RADICIONALMENTE la zona contigua ha venido comprendiendo «un espacio marítimo que se extiende más allá del límite exterior del mar territorial y en el que el Estado ribereño puede ejercer determinadas competencias». Ha sido uno de los tratadistas internacionales de más renombre y prestigio, el profesor Gilbert Gidel, el creador doctrinal de ese concepto que, en principio, busca el establecimiento de una zona transnacional intermedia entre el mar territorial y el alta mar, siendo, por tanto, un espacio complementario de dicho mar soberano reconocido por el Derecho Internacional Marítimo.

Como señaló en su momento el profesor Azcárraga, el origen de la zona contigua puede encontrarse en las famosas *hovering acts*, leyes inglesas cuya correcta traducción sería «leyes de vagabundeo o merodeo marítimo», por las que se tendía a evitar las disimuladas incursiones de barcos contrabandistas del siglo XVIII, para el incumplimiento de las leyes aduaneras y fiscales. También pueden citarse como antecedentes las disposiciones de los Estados Unidos en la época de la «ley seca», la *Tariff act* de 1922, que fijó en doce millas el derecho a visitar los barcos sospechosos de contrabando de licores.

Según el Convenio de Ginebra de 1958, la zona contigua no podía extenderse más allá de las doce millas, por lo que un Estado, con un mar territorial de tres millas, podía extender hasta nueve su zona contigua, pero otro con mar territorial de seis millas sólo podía conceder otras seis a dicha zona. En dicho espacio las competencias del Estado no son soberanas, sino que implican medidas de fiscalización para evitar y reprimir las infracciones a sus leyes en materias aduaneras, fiscal, de inmigración y sanitaria en dichas aguas.

Pero al admitirse en el marco del Convenio de Jamaica una anchura de doce millas para el mar territorial, la zona contigua ha perdido gran parte de su importancia. No es, por tanto, un tema conflictivo y hasta el momento la única modificación introducida respecto del Convenio de 1958 consiste en

señalar que la zona contigua no podrá extenderse más allá de las 24 millas contadas desde la línea de base utilizada para la medición del mar territorial. El Convenio de Jamaica sólo le dedica un artículo —el 33— a la zona contigua, acorde con el mismo espíritu que inspiró al texto ginebrino.

En España, por Decreto de 26 de diciembre de 1986 del Ministerio de Hacienda, se modificó el artículo 33 de las Ordenanzas Generales de las Rentas de Aduanas, fijándose unas aguas fiscales de doce millas, equivalentes a 22.222 metros, a partir de la bajamar escorada o de línea de base recta, acorde con el criterio que establecía el Convenio de Ginebra de 1958. Igualmente, la Ley 20/1967, de 8 de abril, extendió las aguas jurisdiccionales —término equívoco— españolas a doce millas a efectos de pesca, de acuerdo con las conclusiones del Convenio Europeo de Pesca de 9 de marzo de 1964, por el que dicha distancia es también coincidente con la de la zona contigua —en su medida anterior a la última Conferencia del Mar—, aunque a efectos diferentes.

Zona económica exclusiva

Al hablar de la zona económica exclusiva (ZEE) nos estamos refiriendo evidentemente a un espacio de nuevo cuño en el vigente Derecho del Mar, sin precedentes reconocidos y fruto de la evolución del tiempo, ya que durante un largo período histórico no había otro binomio que el de mar territorial/alta mar, con el alivio intermedio de la zona contigua. En el primero, el Estado ribereño ejercía su autoridad con algunas restricciones; en el segundo, imperaba el principio de libertad, ya que la zona contigua, abstracción hecha de los efectos para la que se creaba, se consideraba también como integrada en alta mar.

La zona económica exclusiva es, sin duda, un espacio que implica un problema difícil, complejo y emocional, y el segundo en importancia tras el de los fondos marinos dentro de la moderna formulación de la ley del mar. La amplitud y ambigüedad, a veces, de su concepto se prestó a grandes controversias, ya que va mucho más allá de la doctrina de la plataforma continental, su fuente más directa e inmediata, pero el tema en la Conferencia de Ginebra de 1958 aparecía tan radical —tras las declaraciones y posturas de diversos países iberoamericanos— que ni siquiera fue tomado en cuenta.

El movimiento ampliatorio americano de aguas sometidas de algún modo a jurisdicción nacional fue de inmediato visto con simpatía y no tardó en ser secundado por nuevos países, sobre todo africanos y asiáticos, surgidos de la independencia a través del proceso descolonizador, pero en muchos de ellos no se aceptaba el aumento sólo como medida de protección a la pesca, sino de afirmación nacionalista de soberanía y reacción, ante la presencia cerca de sus costas de importantes flotas extranjeras.

De aquí que se advierta un cierto y peligroso confusionismo de terminología. Mar territorial viene a veces a identificarse con el mar patrimonial de la

doctrina iberoamericana, y en otros casos con la zona económica que aún no ha sido plenamente dibujada. En líneas generales, para uno y otro término, lo que se trata es de consolidar la tesis de la unidad de recursos en orden a su explotación y conservación por los Estados ribereños por la vía del ejercicio de los derechos soberanos. Las grandes potencias marítimas miraron con recelo las primeras extensiones, ya que sus necesidades estratégicas serían incompatibles con los mares territoriales (o patrimoniales), desfasados en su amplitud, y sus intereses pesqueros se habrían de ver perjudicados por el progresivo aumento de las zonas económicas exclusivas proclamadas por otros Estados.

En ese contexto, los trabajos preparatorios de la última conferencia en el seno de la Comisión de Fondos Marinos conocieron un gran número y diversidad de propuestas para la regulación de la futura zona, y ya durante los primeros períodos de sesiones se establecieron las tendencias dominantes y se perfilaron las ideas que luego serían recogidas en el primer texto oficioso de negociación elaborado en Ginebra en 1975, y que en síntesis eran las siguientes:

«En la zona económica exclusiva, el Estado ribereño tendría derechos de soberanía para la exploración, conservación, administración y explotación de todos los recursos renovables y no renovables, es decir, vivos y minerales, tanto de los fondos marinos y su subsuelo como de las aguas suprayacentes; correspondiendo igualmente al Estado ribereño el derecho exclusivo y la jurisdicción para el establecimiento de islas artificiales y otras instalaciones y estructuras, así como la jurisdicción exclusiva con respecto a las actividades de cualquier otra índole, dirigida a la exploración y la explotación económica de la zona, incluso la investigación científica.»

La parte V del Convenio de Jamaica contempla la regulación de la zona económica exclusiva en los artículos 55 al 75, fijando su régimen jurídico, los derechos y deberes de los Estados ribereños; la anchura (que no podrá exceder más allá de las doscientas millas), los derechos y obligaciones de los otros Estados en la zona económica exclusiva, la base para la solución de los conflictos, las islas artificiales y otras instalaciones, la conservación y utilización de los recursos vivos, la descripción y tratamiento de las especies, el derecho de los Estados sin litoral y otros Estados ribereños, las restricciones en las transferencias de los derechos y la delimitación de la zona económica exclusiva entre Estados limítrofes o situados frente a frente.

Basándose en lo que disponen los artículos invocados puede prepararse una definición más amplia y concreta que la esbozada en los distintos textos oficiosos de negociación, y que quedaría como sigue:

«La zona económica exclusiva es una zona situada fuera del mar territorial y adyacente a éste... (que) no se extenderá mas allá de las

doscientas millas marinas (y en la cual) el Estado ribereño tendrá derechos soberanos para los fines de exploración, explotación y conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, del lecho y el subsuelo del mar y las aguas suprayacentes y, con respecto a otras actividades, con miras a la exploración y explotación económica de la zona, como la producción de energía derivada del agua, de las corrientes y de los vientos, jurisdicción... con respecto al establecimiento y utilización de las islas artificiales, instalaciones y estructuras; la investigación científica marina; la preservación del medio marino (y) otros derechos y obligaciones... En la zona económica exclusiva, todos los estados, tanto ribereños como sin litoral, gozarán... de las libertades... de navegación y sobrevuelo y tendido de cables y tuberías submarinas y de otros usos del mar, internacionalmente legítimos relacionados con estas libertades.»

De toda esta amplia tabla de derechos y atribuciones destacan, por su importancia, la conservación de los recursos vivos y el problema del acceso de los terceros a la zona. En cuanto a lo primero, se deja al libre arbitrio del Estado costero, pero como consecuencia de la gran batalla emprendida por los países que pescan en aguas distintas ese control exclusivo del Estado ribereño está compensado de algún modo por la obligación de «promover como objetivo la utilización óptima de los recursos vivos». Básicamente, esto significa que cada Estado ribereño debe determinar cuántos ejemplares de una especie particular pueden ser capturados sin agotarla, calcular a continuación su propia capacidad de capturas y entonces permitir a otros Estados, por medio de acuerdos, capturar el sobrante.

La posición española sobre la zona económica exclusiva responde a criterios realistas. Ante la creciente e imparable tendencia a reconocer el derecho de los Estados a registrar zonas económicas de hasta docientas millas, la delegación española, en la última Conferencia del Mar, explicó en su declaración de intenciones que podría aceptar el establecimiento de dichas zonas, siempre que quedasen salvaguardados debidamente los derechos e intereses pesqueros de terceros Estados; postura más que lógica al ser España un país con caladeros muy alejados de sus costas, ya que la mayor parte de las capturas de las flotas españolas se realizan en aguas próximas a las costas de terceros Estados.

En el orden interno, cuando las Cortes Generales examinaron el proyecto de ley sobre fijación en doce millas del límite exterior del mar territorial, se hicieron propuestas para que España, siguiendo la tendencia dominante, estableciera, asimismo, una zona económica de doscientas millas, como venían haciendo casi todos los países; pero se adujo que por el momento el establecimiento de dicha zona no era beneficioso, dado el acusado clima de intereses en juego, sobre todo desde sectores muy próximos a las grandes empresas armadoras de pesca; sin embargo, cambiadas las circunstancias y vencidas las reticencias de determinados países que, opuestos en principio a la extensión

de las doscientas millas, terminaron por aceptarlas, España habría de promulgar con carácter de ley, registrada con el número 15/1978 de 28 de febrero, la disposición por la que se declara zona económica exclusiva el espacio adyacente al mar territorial español hasta una distancia de doscientas millas náuticas contadas a partir de la línea de base de dicho mar territorial, y sobre dicho espacio el Estado español tiene derechos soberanos a efectos de exploración y explotación de todos los recursos naturales del lecho y el subsuelo marino y de las aguas suprayacentes. En virtud de tales derechos soberanos, en dicha zona económica, corresponde al Estado español el derecho exclusivo sobre los recursos, la competencia para reglamentar su conservación, la exploración y la preservación del medio marino, así como la jurisdicción exclusiva para hacer cumplir las disposiciones pertinentes y cualesquiera otras competencias que el Gobierno español establezca de conformidad con el Derecho Internacional. El ejercicio de la pesca queda reservado a los españoles sin perjuicio de acuerdos con otros gobiernos, o de lo establecido en los tratados de los que España sea parte, quedando a salvo la libertad de navegación sin que la misma permita la pesca por buques extranjeros.

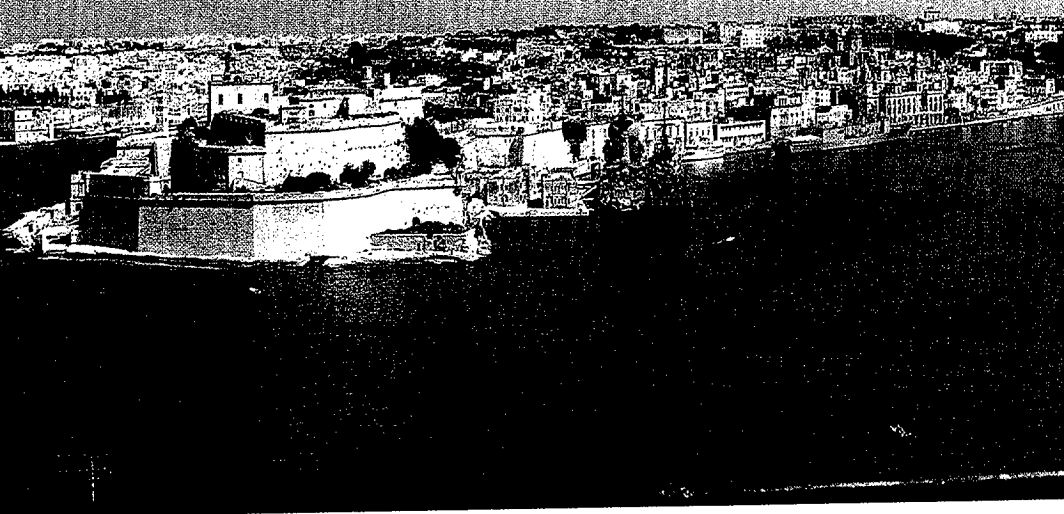
Pero para que exista una eficaz aplicación de la ley citada, necesita ser desarrollada en una serie de disposiciones de rango inferior que considerarían los aspectos relacionados con el ejercicio de la pesca por parte de las flotas extranjeras, la delimitación de las aguas, de la seguridad nacional, contaminación, normas de tránsito, reglamentos fiscales, etc. Todo ello implica diferentes negociaciones en el ámbito bilateral o multilateral con Francia, Portugal, Marruecos, Argelia, etc. El problema más importante es el de la delimitación de las respectivas zonas económicas, sin duda uno de los aspectos claves para España en orden al futuro de sus intereses marítimos.



Se concluye con esta entrega la aproximación terminológica al Convenio de Jamaica en el glosario del nuevo Derecho del Mar, en el que se ha procurado hacer una selección de los términos que se consideran más ilustrativos para el oficial de Marina en el conocimiento de una temática que, en determinados casos, puede afectarle muy directamente.

Parafraseando el refrán «no están todos los que son, pero sí son los que están», se culmina el trabajo consciente de que las lógicas limitaciones de espacio no han permitido una exhaustiva revisión de la terminología, que en su rica variedad de matices abarca el actual y vigente Derecho del Mar.

El trabajo se completará, para un mejor y mayor conocimiento de los interesados en el tema, con una bibliografía revisada y actualizada de las principales aportaciones sobre la materia.



EUROMARFOR en La Valetta. Autor: Rafael Díaz Huélamo.

FE DE ERRATAS

En el número de octubre de 1996, en el artículo titulado *El papel de los ejércitos*, página 360, segunda línea, aparece la siguiente errata: donde dice «en sentido figurado “de animar”», debe decir «en sentido figurado “desanimar”».

TEMAS PROFESIONALES

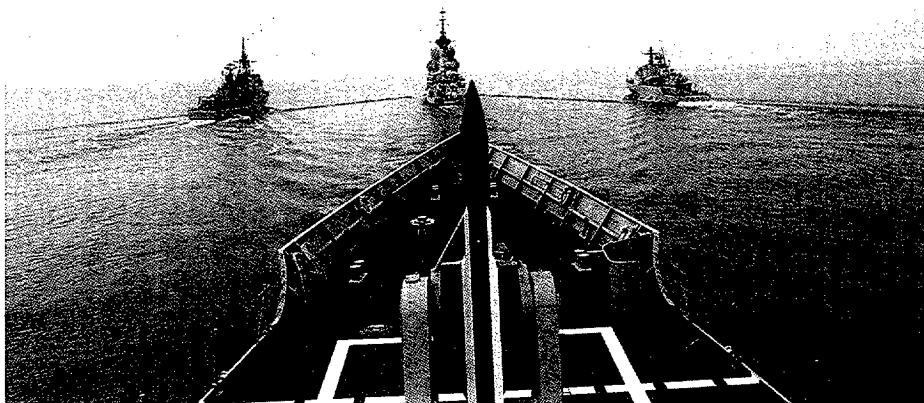


¿QUÉ ES LA EUROMARFOR?

Introducción



A intención de este artículo es dar a conocer al lector no muy familiarizado con la rápida evolución y aparición de organismos y agrupaciones aliadas multinacionales (STANAVFORMED, STANAVFORLANT, WEUCOMARFOR, CJTF, etc.) la esencia y cometidos de la nueva fuerza naval creada hace un año con el nombre de EUROMARFOR, cuyo primer comandante ha sido un oficial general español, el almirante Acedo Manteola, ALFLOT, y en cuyo seno se puede utilizar, por primera vez, la lengua de Cervantes para expresarse en público y en documentos. El hecho de asistir a la ceremonia de activación inicial de la EUROMARFOR el 23 de abril de 1996 en Palma de Mallorca, y de haber participado en las primeras maniobras en aguas de Italia, bajo el mando táctico también de otro oficial general español, el contraalmirante Lorenzo Montero, ALGRUPALFA, que actuaba como COMTACEUROMARFOR de dos portaaviones y 14 escoltas, y en el desplazamiento posterior a Malta con la EUROMARFOR SMALL TASK GROUP, al mando del capitán de navío Armada Vadillo, COMANDES 41 como CTG, me impulsa a redactar estas líneas sobre la gestación y realidad de una fuerza naval auténticamente europea.



EUROMARFOR SMALL TASK GROUP. Destructor *Duquesne* (Francia), fragata *Navarra* (España), corbeta *Chimera* (Italia) y corbeta *Cazadora* (España).

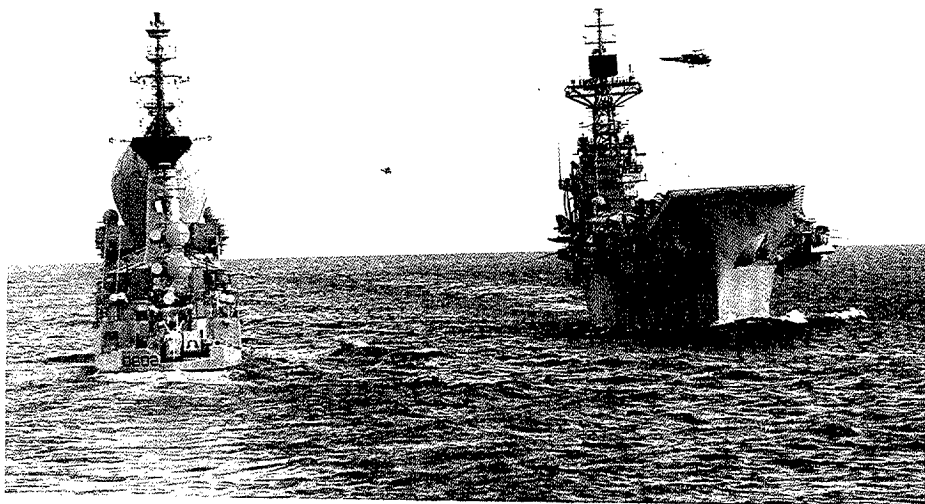
Los orígenes

A partir de 1992, y dentro del ámbito europeo, se han venido sucediendo una serie de iniciativas político-militares con la intención de constituir formaciones multinacionales que se pudieran *ofrecer*, bajo ciertas condiciones, a las dos organizaciones de defensa de la Europa occidental, la OTAN y la UEO. Con ese espíritu se fueron creando en el ámbito terrestre el EUROCUERPO, la división franco-alemana, el cuerpo de ejército franco-holandés, etc. El 7 de septiembre de ese mismo año, los ministros de Defensa de España, Francia e Italia comenzaron a promover la idea de constituir una fuerza naval europea. Se pensó inicialmente en una fuerza preestructurada no permanente, de forma que se pudiera constituir en un plazo relativamente breve cuando se considerase necesario, para asumir misiones de la UEO. Esa fuerza debía tener capacidad aeronaval y anfibia, para la proyección de una fuerza sobre tierra, permitiéndola para cumplir los cometidos propios de una crisis que pudiera evolucionar hacia un conflicto de pequeña intensidad. Esta iniciativa se presentó oficialmente el 28 de octubre de 1992 en Grosseto, con ocasión del ejercicio ARDENTE, aprovechando la presidencia italiana de la UEO, con la

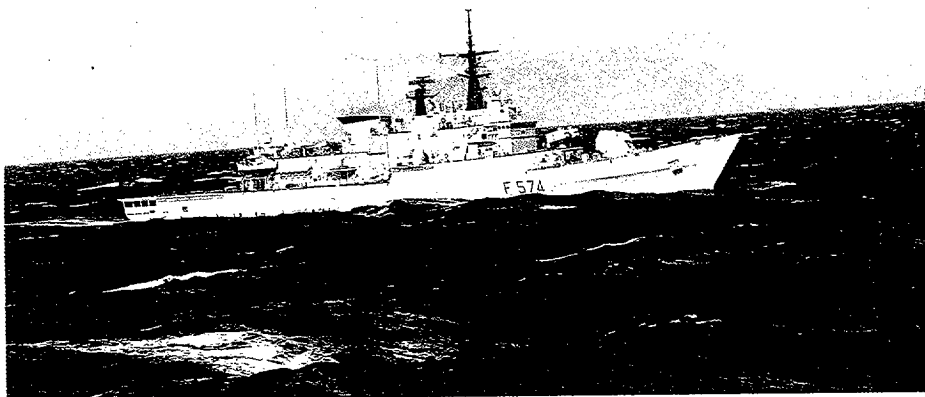
intención de conseguir un plan concreto de contenido operativo y buscando el mejor empleo de las fuerzas ya disponibles; pero no obtuvo el éxito esperado y sólo consiguió de la UEO la preparación del plan COMBINED ENDEAVOUR (Esfuerzo Combinado), documento con buenos propósitos, pero que tras largas discusiones con alemanes e ingleses quedó vacío de contenido operativo, ya que no determinaba las posibles soluciones a las eventuales crisis ni las aportaciones nacionales, según las propias valoraciones en cada momento.

Con anterioridad al Plan COMBINED ENDEAVOUR, ya existía un acuerdo técnico entre las tres naciones mediterráneas para la cooperación aeronaval en el *Mare Nostrum* fuera del ámbito de la OTAN en situaciones de paz, crisis o conflicto, acuerdo al que se llegó tras aceptar las siguientes premisas:

- El Mediterráneo puede ser sede de una crisis local o regional, susceptible de afectar a las naciones occidentales ribereñas en operaciones fuera del ámbito de la OTAN.
- La falta de coordinación entre las fuerzas aeronavales occidentales podía producir interferencias en el cumplimiento de sus misiones.
- Era conveniente, en determinadas circunstancias, incluir las actuaciones individuales de una nación en un conjunto de actuaciones combinadas.



Destructor *Suffren* (Francia) y portaaviones *Príncipe de Asturias* de vuelta encontrada.



Fragata *Aliseo* (Italia).

Con estas premisas y la experiencia obtenida en los ejercicios trilaterales FARFADET 92, ARDENTE 93 y TRAMONTANA 94, surgió también la necesidad de poder contar en breve plazo con una fuerza terrestre. De esta forma nació la idea de la EUROFOR o Fuerza Operativa Rápida Europea, en similitud a la EUROMARFOR.

Curiosamente, mientras la idea inicial de una fuerza aeronaval había quedado desdibujada con la oferta del plan COMBINED ENDEAVOUR, la de la fuerza terrestre, de ella derivada, encontró un mayor apoyo y un rápido reconocimiento.

Estas dos iniciativas volvieron a despertar nuevos recelos, y esta vez no sólo en las naciones del norte de Europa, sino también en los vecinos ribereños del sur del Mediterráneo, lo que no impidió que se crease un grupo de trabajo trilateral, en el que estaban representados Asuntos Exteriores, Defensa y Estados Mayores Conjuntos, que continuó estudiando y desarrollando estas ideas con detenimiento en los meses siguientes.

Así se llegó a la reunión Jefes de Estados Mayores de la Defensa, de mayo de 1994, en la que quedó aprobado el citado plan COMBINED ENDEAVOUR, lanzándose de nuevo la idea de la cooperación aeronaval de las tres naciones mediterráneas, que aquél no tenía en cuenta, sentándose las bases de lo que en el futuro sería conocido como EUROMARFOR. Final-

mente, y tras una intensa actividad del citado grupo de trabajo, se obtuvo el borrador del acuerdo, que se presentó al Consejo de Ministros de la UEO en su reunión del 15 de mayo de 1995, en Lisboa, durante la cual los ministros de Asuntos Exteriores y Defensa de España, Francia e Italia, firmaron la declaración sobre la constitución de una fuerza terrestre y otra naval, denominadas EUROFOR y EUROMARFOR, respectivamente. En el mismo acto, Portugal presentó oficialmente su adhesión, testimoniando así su voluntad de querer contribuir a la Identidad de Seguridad y Defensa Europea (ISDE), recogida en un protocolo aprobado en la reunión de ministros de la UEO en su reunión de mayo de 1996 en Birmingham. Los documentos firmados eran una respuesta clara a las expectativas expresadas en el documento aprobado por los ministros de la UEO en Petersberg, de 19 de junio de 1995, conocida como la Declaración de Petersberg: *on strengthening WEU's operational role* (para reforzar el papel operacional de la UEO) y, a diferencia de los dos planes que les antecedieron, aseguraban un compromiso total con la seguridad europea.

Esencia de la EUROMARFOR

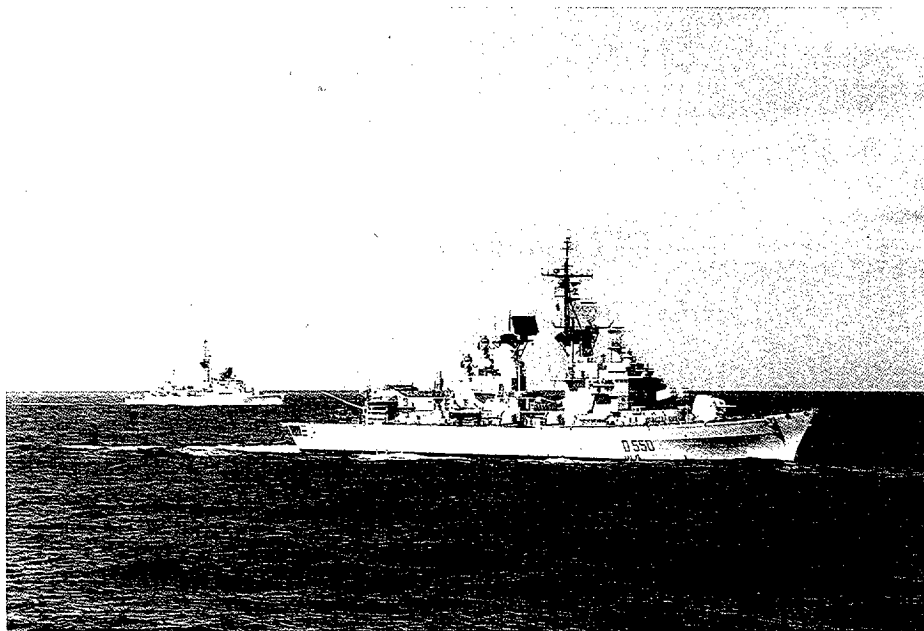
Al firmar y adherirse al Tratado de Lisboa, Francia, Italia, España y Portugal se proponían:

- Contribuir a dotar a Europa de un capacidad militar propia para la proyección de la fuerza.
- Ofrecer a las naciones de la UEO que desearan participar en sus operaciones una estructura básica multinacional a disposición de la citada organización.
- Participar, respetando el contenido de la Declaración de Petersberg, en las iniciativas de los organismos internacionales para el mantenimiento de la paz y el desarrollo de la seguridad.

Las misiones que la EUROMARFOR podría llevar a cabo de forma independiente o conjunta con otras fuerzas serían:

- Humanitarias o de evacuación.
- Mantenimiento de la paz.
- Imposición de la paz, empleando fuerzas de combate para la gestión de crisis.

El cumplimiento de estas misiones no debería comprometer la participación de las unidades de la EUROMARFOR en la misión de defensa común en aplicación del artículo V del Tratado de Bruselas y del artículo V del Tratado de Washington.



Destroctores *Ardito* D-550 (Italia) y *Suffren* D-602 (Francia).

Estas tres misiones enumeradas se subdividían a su vez en una serie de cometidos, que iban desde los meramente humanitarios, como asistencia en catástrofes, búsquedas, salvamentos, evacuaciones, etc., hasta las más operativas, como el control del mar en una zona de crisis, operaciones de MCM, protección de las líneas de comunicaciones y proyección del poder naval. Estos cometidos vienen definidos en el vigente plan de constitución y despliegue de las fuerzas navales de la UEO. En su ejecución debían utilizarse los procedimientos OTAN y UEO en vigor.

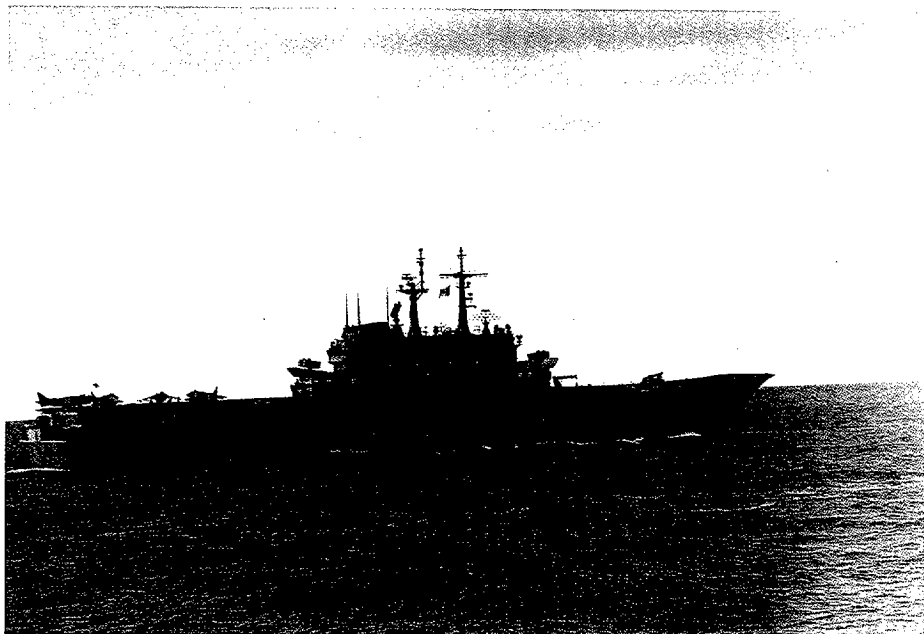
Para poder emplear la EUROMARFOR en cualquiera de las misiones anteriores es necesario, asimismo, la decisión común de las naciones participantes. La EUROMARFOR se declara además *Fuerza a disposición de la UEO*, empleándose principalmente en este marco, y sus relaciones con esta organización se establecen de acuerdo con lo previsto en el documento CM (93) 18, *Relaciones entre la UEO y Fuerzas a su disposición*. La EUROMARFOR también puede ser empleada en el marco de la OTAN, con el fin de reforzar el pilar europeo de la alianza. Las condiciones de esta contribución se han establecido en un documento general aprobado por las naciones miembros. Se preveía, además, el empleo de la EUROMARFOR en aplicación de las resoluciones de Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, decisiones de la OSCE o, eventualmente, de otras organizaciones internacionales.

Un Comité Interministerial (CIMIN) de alto nivel (Defensa-Asuntos Exteriores) garantiza la coordinación político-militar y fija las condiciones de empleo de la Fuerza, dando las correspondientes directivas a su comandante (COMEUROMARFOR), un almirante elegido por turno rotatorio entre CECMED (Francia), CINNAV (Italia) COMNAV (Portugal) y ALFLOT, con sus cuarteles generales respectivos en Tolón, Santa Rosa (Roma) y Rota. Estos mandos son los responsables en su turno anual como COMEUROMARFOR, de la preparación y activación de la fuerza, dando cuenta al CIMIN. Su Estado Mayor incluye oficiales de enlace de las otras naciones participantes y debe tener capacidad para integrar los elementos necesarios para la constitución de un Estado Mayor Conjunto. Por ello, y para garantizar la continuidad de las funciones de planeamiento y enlace durante la rotación de los períodos de mando, existe una célula de Estado Mayor permanente, constituida por un oficial de cada nación en el seno de su autoridad naval nacional; en el caso de España, ese oficial es el capitán de fragata Palomino Ulla.

La EUROMARFOR se activa para adiestramiento o para una operación real, designando entonces el CIMIN a un oficial de Marina como comandante táctico, COMTACEUROMARFOR, de la misma nacionalidad que el COMEUROMARFOR; por ello el Estado Mayor del COMTACEUROMARFOR se refuerza para ejercicios y operaciones con personal de las naciones participantes. A petición de COMEUROMARFOR, las naciones participantes aportan las unidades concretas para cada activación de la fuerza, que se organiza de acuerdo con el cometido determinado que se le asigne, manteniendo cada Estado miembro plena libertad para decidir la participación de sus unidades en la EUROMARFOR. En el caso de que la EUROMARFOR actúe bajo el mando de la UEO, la Fuerza debe tener capacidad para integrar las unidades que aporten las otras naciones de la UEO, actuando la EUROMARFOR, en este caso, como *fuerza a disposición de la UEO*. Según la misión, las naciones participantes examinarán también la posibilidad de solicitar de la OTAN la puesta a su disposición de medios y capacidades pertenecientes a la Alianza. Una composición típica de la EUROMARFOR puede ser:

- Un portaaviones.
- De cuatro a seis escoltas.
- Una fuerza de desembarco de la entidad de una brigada.
- Buques anfibios tipo LPD y LST.
- Un buque de apoyo logístico tipo AOR.

Con ocasión de la primera activación de la EUROMARFOR en Palma de Mallorca el 23 de abril de 1996, la fuerza estuvo compuesta por las siguientes unidades:



Portaaviones *Garibaldi* (Italia).

- España: portaaviones *Príncipe de Asturias* (buque-insignia de COMTACEUROMARFOR), fragatas *Navarra* y *Canarias*, corbetas *Descubierta*, *Cazadora* y *Vencedora*.
- Italia: portaaviones *Garibaldi*, fragatas *Aliseo* y *Scirocco*, y corbeta *Chimera*.
- Francia: destructor *Suffren*, corbetas *Com. Birot* y *Com. Bouam*, y petrolero *Marne*.
- Portugal: fragata *Hermenegildo Capelo*.

Esta misma fuerza, con la excepción de la fragata portuguesa, participó en el ejercicio multinacional EOLO 96, del 28 de abril al 4 de mayo, uniéndose en el puerto italiano de La Spezia el submarino *Tramontana*, el transporte de ataque *Aragón*, que llevaba a bordo a la fuerza de desembarco española del TEAR, junto con una compañía de Infantería de Marina holandesa, y el destructor francés *Duquesne*.

En el aspecto financiero y logístico, cada nación afronta los gastos que produzca su participación en adiestramiento, ejercicios, operaciones, etc., aunque los gastos comunes, a propuesta del COMEUROMARFOR se reparten entre las naciones participantes.

Una gran ventaja de la EUROMARFOR, a diferencia de la OTAN y UEO, es la utilización del idioma español en todas las ceremonias y comunicados oficiales, junto con el francés y el italiano; éstos tres idiomas serán

también los utilizados en la Célula Permanente y en el seno del Estado Mayor Táctico, aunque puede utilizarse el inglés en mensajes y comunicaciones operativas.

Por último, la EUROMARFOR está abierta a la admisión de nuevos miembros procedentes de la UEO, si así lo solicitan.

Conclusiones

Como resumen de lo expuesto anteriormente se puede afirmar que la EUROMARFOR:

- Es una fuerza naval europea que se constituye para contribuir al desarrollo de la identidad europea de seguridad y defensa.
- Su característica principal es la de ser una fuerza naval multinacional preestructurada y no permanente.
- Sus misiones abarcan desde las estrictamente humanitarias y de mantenimiento de la paz hasta las de combate, y su capacidad operacional es tanto aeronaval como anfibia.
- Es una fuerza a disposición de la UEO (*Force answerable to WEU, FAWEU*) y utiliza los procedimientos de la OTAN y UEO.
- Esta fuerza está abierta a la admisión de todos los miembros de la UEO que lo soliciten.
- No puede actuar sin coordinación previa con la OTAN o UEO, respectivamente, en operaciones del artículo V del Tratado de Washington ni del artículo V del Tratado de Bruselas modificado.
- La coordinación político-militar al más alto nivel la garantiza un comité interministerial (CIMIN) de Defensa y Asuntos Exteriores.
- El comandante de la fuerza, COMEUROMARFOR, es un almirante español, francés, italiano o portugués, por turno rotatorio de un año.
- El comandante táctico, COMTACEUROMARFOR, es el mando en la mar, y normalmente de la misma nacionalidad que COMEUROMARFOR.
- El adiestramiento y gastos propios son de responsabilidad nacional.
- Los idiomas que se utilizan son español, francés e italiano, aunque normalmente el lenguaje operativo será el inglés.

El 7 de octubre de 1996, el almirante Philippe Durteste, CECMED, tomaba en Tolón el testigo del relevo de manos del almirante Acedo Manteola, dando así continuidad a la EUROMARFOR. Durante su primer año de existencia, esta fuerza naval ha navegado por el Mediterráneo occidental, en el triángulo comprendido entre las Baleares, el mar de Liguria y la isla de Malta. En la

capital de esta isla, La Valetta, durante una conferencia de prensa a bordo de la fragata *Navarra*, se explicó la razón de ser de esta nueva fuerza a las primeras autoridades maltesas; confiemos que durante la activación de la EURO-MARFOR, en 1997, se siga la misma política de dar a conocer en terceras naciones la razón de ser de esta fuerza naval europea, mostrando su bandera (aún por crear) por todo el Mediterráneo.

José M.º TREVIÑO RUIZ



COMUNICACIONES. UNA PERSPECTIVA



lo largo de este artículo se trata de mostrar alguno de los derroteros que puede seguir el mundo de las telecomunicaciones, los factores que van a condicionar su desarrollo y las perspectivas tecnológicas que se nos presentan como indicación de lo que puede ser nuestro futuro, aunque predecir es un arte difícil y aun arriesgado, y entraña una cierta dosis de voluntarismo en la medida en que el que así obra se somete a sus propias concepciones sobre la realidad.

Vamos a tratar de ver algunos de los condicionantes que determinan un posible marco de desarrollo, teniendo muy presente el efecto de desnaturalización que se produce al intentar separar unos de otros.

La lista de los factores estudiados seguidamente no pretende ser exhaustiva; se considera, sin embargo, que es lo suficientemente amplia para permitir acotar el medio. De ella debe excluirse cualquier explicación de corte determinista. No existe ningún algoritmo ni fórmula que nos muestre con certeza pitagórica cuál va a ser nuestro futuro; sobre éste, además de una multitud de imponderables, pesan una infinidad de factores que no sólo son difíciles de aislar, sino que además reaccionan unos con otros. Sabido esto, conseguiremos tener un cierto poder sobre nuestro destino en la medida en que seamos capaces de identificar los más importantes condicionamientos que pesan sobre él.

La integración europea

La Unión Europea tiende a convertirse en un marco supranacional de regulación y de mercado, a la vez que en una importante fuente de progreso técnico.

La creación de economías de escala, la participación en proyectos empresariales comunes (*joint ventures*), la implantación de industrias de otros países en territorio nacional, las transferencias de tecnologías que todo este proceso implica, son algunos de los efectos de nuestra incorporación a la Unión Europea. Pero no sólo eso: como ya veremos, hemos entrado en la actividad normalizadora de esta institución.

No quiero entrar en este artículo en los aspectos referentes a defensa y seguridad para nada que no sea citar el vigor con que estos temas, que cuentan casi con medio siglo desde el más serio de sus planteamientos, se tratan en la actualidad. Si fuera posible una correlación numérica, podría hablarse de altas tasas de crecimiento en la coordinación de las políticas Exterior y de Seguri-

dad Común, que, con sus vaivenes, parecen tender a la consolidación del proyecto ya veterano de la Unión Europea Occidental.

En esta línea de pensamiento no estaría de más asumir la posibilidad de la elección de una línea europea de tecnología de las comunicaciones, procurando que en ella hubiese un grupo empresarial español capaz de tener un peso relevante, antes que una tecnología no europea.

Este momento puede ser el más adecuado, dado el proceso de desregularización y liberalización que se está viviendo en los mercados y la paulatina sustitución de equipos de tecnología analógica por otros de tecnología digital, para poder elegir una empresa o consorcio europeo en el que un grupo español estuviese fuertemente representado; sería un buen revulsivo que nos proporcionaría una línea avanzada, a la vez que permitiría importantes transferencias tecnológicas a nuestras empresas.

La Unión Europea no sólo ofrece facilidades para llevar a cabo esta política, sino que también la favorece por medio de los mecanismos de cooperación; los ejemplos referidos a los aspectos militares son sobradamente conocidos.

La especialización técnica

La ciencia se realimenta de sus propios descubrimientos, y avanza con tasas de crecimiento en proporción geométrica. Se calcula que los conocimientos humanos se doblan cada veinticinco años. Cada año se publican 500.000 libros y 100.000 revistas. Basta tener a un personal determinado asignado especialmente al seguimiento de los avances tecnológicos, a efectos tanto de investigación como de adquisición de equipos.

Dado nuestro nivel económico y las previsiones que sobre él pueden hacerse, puede presumirse que la solución a este problema es una mayor relación con el mundo universitario, que es el que debe encontrarse en la vanguardia de todas estas tendencias y, en colaboración con éste, la creación o potenciación de organismos que, a modo de estaciones de observación, hagan el seguimiento para Defensa o para la Armada de aquellos equipos o descubrimientos que pudieran ser de interés.

Del volumen de conocimientos, de su especialización, de la disminución de los períodos de vida en los equipos y de las posibilidades que ofrecen, cabe poder deducir la necesidad de potenciar los cursos de adiestramiento y refresco en la utilización de aquéllos.

Otra tendencia importante y pareja a la anterior la tenemos en la cualificación como método para la selección, como una forma de acreditación de los conocimientos de que se dispone. Ésta es una tendencia que se da a nivel sociológico global y que tiene su claro y conocido reflejo en nuestra Armada. Este hecho y la tecnificación que de él se deriva, junto a la necesidad de mantener actualizados los conocimientos, hacen previsible una potenciación de las escuelas en sus cursos de refresco y de actualización de conocimientos.

El equipamiento a través de empresas civiles

La industria de defensa se ha distinguido por su carácter público, y esto ha sido así por su importancia estratégica.

La aplicación hoy en día de criterios de racionalización económica a la política presupuestaria y el elevado costo que el mantenimiento de esta industria y sus instalaciones requiere han determinado un cierto abandono de esta política, lo que ha hecho que esta franja de mercado haya sido asumida por empresas privadas más dinámicas y adaptables a las fluctuaciones de la economía. Estas empresas han efectuado, por su parte, fuertes inversiones en investigación y desarrollo, lo que unido a una disminución de la investigación para la Defensa a causa de los recortes presupuestarios ha hecho que si en el pasado la industria pública de Defensa era la que llevaba la pauta en cuanto a avances se refiere (no olvidemos que inventos como la energía nuclear, el radar, el sonar, Internet... fueron ideas militares adaptadas y ampliamente utilizadas en la vida civil) ahora va a ser la empresa civil (en muchas ocasiones filiales o divisiones de empresas muy importantes) la que marque el ritmo. Ejemplo de esta penetración la tenemos en los ordenadores personales, cuya utilización es cada vez más amplia en la vida de a bordo. No sólo son empresas civiles de la Defensa, sino empresas ordinarias actuando bajo contrato o en régimen de mercado abierto.

Esto nos convierte de productores de tecnología en usuarios de ella, con el consiguiente cambio que supone la utilización de un equipo originariamente concebido para un uso no militar y creado con diferentes propósitos y especificaciones.

Unos requerimientos militares no acordes con las demandas del resto del mercado del que somos parte podrían suponer notables elevaciones de precio que alejarían estos equipos de nuestro poder adquisitivo. No obstante, a la hora de hacer una evaluación de las consecuencias de esta modalidad de aprovisionamiento, hay que valorar también los beneficiosos efectos de éste a través de empresas residentes en territorio nacional (aunque sean filiales de multinacionales o estén bajo su control), tanto por la autonomía respecto del exterior como por la eficacia en la gestión de los repuestos.

La reducción del ciclo de vida de los equipos

La rápida evolución de la técnica hace que unos equipos sean claramente superados por otros en un lapso de tiempo relativamente breve. A modo de ejemplo nos basta entrar en el mundo de la informática, donde quizá este hecho sea particularmente notable.

Los períodos de vida de los equipos han disminuido en la medida en que se han visto sustituidos por otros de diseño más avanzado y que permiten una mayor exactitud en el cumplimiento de los requisitos exigidos.

Asimismo, surgen nuevos equipos que aportan grandes ventajas, incorporando nuevas y más avanzadas funciones que dejan obsoletos a otros con un diseño relativamente reciente o aún en fase de proyecto. Por eso, el tiempo de vida de los equipos se reduce y, en aplicación del binomio eficacia/costo, sus componentes ven limitado a su vez su período de vida.

Muchos equipos nuevos deben ser además compatibles con aquellos otros a los que superan, o quedan reservados, en la medida en que han de esperar para su mayor utilización la sustitución de los obsoletos. El problema de la sustitución de los componentes en equipos obsoletos hace que se agrave aún más la precariedad de sus condiciones de utilización, ya que si éstos son antiguos y de tecnología analógica (por ejemplo), las empresas encargadas de su comercialización pueden no considerar rentable el mantenimiento de las estructuras que requieren la fabricación de sus repuestos, con lo que un pequeño fallo puede ser causa de que queden inservibles.

El progresivo cambio de equipos de tecnología analógica por otros de tecnología digital es una buena muestra de lo dicho y también es un buen momento para escoger una línea tecnológica avanzada y ordenada que permita su paulatina sustitución por otros componentes compatibles y con un concepto similar de utilización.

La normalización

Un mundo en permanente estado de cambio requiere, como respuesta a sus retos y para su continuidad, de un proceso de normalización. Reza un adagio latino muy utilizado en derecho: *Ubi societas, ibi ius*, es decir, allí donde se da la sociedad se da el derecho, y dado que la sociedad se manifiesta en el mundo de las ondas, hasta allí han llegado la ley y la norma.

El concepto de norma debe ser entendido en un sentido ambivalente: como ley a la que deben atenerse usuarios y productores de los servicios de telecomunicaciones y como un conjunto de especificaciones técnicas que rigen en los medios para suministrar tales servicios.

La década de los noventa ha servido para acentuar el proceso de creación de normas, como resultado de la expansión de las telecomunicaciones, amparándose en la necesidad de controlarlas. La capacidad de producir normas complejas aumenta, mientras que su tiempo de producción decrece. Como ejemplo de ello podemos citar el registro de preparación y aprobación de normas ETSI: 18 en 1990, 47 en 1991, 184 en 1992 y 255 en 1993, normas que antes tardaban cuatro años en producirse y ahora sólo tardan dos.

Las comunicaciones son inviables sin unas normas que las regulen; el problema es determinar quién es el que elabora la norma. Éste depende de su tecnología y potencia industrial; cuanto más difundida está la norma, más seguro y general es su cumplimiento. De ello se deduce la importancia que poder fijar normas tiene en la política competitiva de las empresas. La norma

actúa, pues, como elemento definidor y limitador de su propio mercado, al condicionar la elección de los productos asociados a ella y los resultantes del desarrollo de éstos.

El afán unificador trasladado a nuestra Armada conduce a la necesidad de tecnologías coherentes, de equipos con componentes normalizados e intercambiables, de modo que nuestras necesidades logísticas se vean aliviadas; de equipos que a su vez sean compatibles entre sí, de manera que sean integrales en sistemas, y de sistemas compatibles con los de otros ejércitos nacionales o aliados.

El desarrollo de la informática

El desarrollo de la informática es también uno de los factores que condicionan radicalmente el desarrollo de las telecomunicaciones.

La gestión de datos no sólo precisa de ordenadores, sino de un *software* que canalice adecuadamente los flujos de la información. Así, el desarrollo de la informática no sólo actúa como promotor del desarrollo de las telecomunicaciones, sino también como una contribución a su desarrollo.

El proceso de las señales es la clave técnica de una transmisión económica. Todos los servicios de telecomunicaciones requieren una gran cantidad de *software* en las redes, en las bases de datos asociadas (por ejemplo, en sistemas de conmutación, transconectores, redes «inteligentes» y gestión de telecomunicaciones) y en los terminales de usuario. De esta manera la tecnología *software* se está convirtiendo, paso a paso, en la más importante de las telecomunicaciones. Asimismo, el desarrollo del *software* en otras áreas tiene consecuencias en el mundo de las telecomunicaciones.

Ante esta mayor penetración de los ordenadores en el mundo de las telecomunicaciones parece necesario potenciar la enseñanza de la informática adaptada a las comunicaciones, sus posibilidades y sus recursos, como un medio más para la transmisión de la información y su gestión.

El crecimiento del sector servicios y el aumento en la demanda de telecomunicaciones

Una de las características que mejor definen a un país desarrollado es la fuerte presencia de este sector en su sociedad. Este crecimiento tiene como médula a las telecomunicaciones, los flujos de datos, las «autopistas» de la información y las redes de ordenadores. El crecimiento y la integración se asientan sobre el intercambio de datos.

Recientes estudios muestran un pujante desarrollo en áreas tales como el teletrabajo, el intercambio electrónico de datos o la teleconferencia, que además de otras muchas consecuencias tienden al abaratamiento de los costes y al ahorro en los desplazamientos.

La demanda de nuevos servicios crece en importancia; entre ellos destacan los de difusión que incluyen voz, imagen y sonido. Expresión de esta demanda es la aparición de la llamada Red Digital de Servicios Integrados, o RDSI. Esta red, que se va ofreciendo a los usuarios a medida que sus elementos resultan disponibles, pretende que la industria telefónica suministre una transmisión capaz de integrar todos los servicios en una sola red, favoreciendo que las distintas compañías telefónicas suministren un creciente número de servicios digitales.

Es ésta una red «inteligente», estructurada como sistema abierto en el que se integran a un tiempo los servicios de voz y «no voz», de modo en que sean sólo accesibles a un único abonado, teniendo en cuenta el carácter evolutivo y, por tanto siempre cambiante, de las telecomunicaciones. Concebida inicialmente para una velocidad de transmisión de 64 Kbits, cuenta ya con segmentos de dos Mbits que constituyen la llamada RDSI de banda ancha, que se encuentra en una fase de despliegue inferior.

El aumento en la complejidad de los sistemas de redes modernos y los nuevos servicios con los que se les desea dotar han determinado la aparición de redes denominadas «inteligentes», que pretenden ser de implantación fácil y de carácter flexible para permitir la introducción de mejoras según los avances tecnológicos. Éstas han de posibilitar el acceso a los usuarios autorizados a todos los servicios, permitiendo modificar algunos de sus parámetros adecuándolos a las propias necesidades. Cuentan con puntos de conmutación que facilitan el acceso de los usuarios desde cualquier lugar de la red, con puntos de control de servicios que albergan todos los programas y datos y con sistemas de gestión de servicios que se encargan de las funciones de administración y gestión. Combinan así centralización y distribución nodal.

Las técnicas de transmisión han evolucionado parejas a los nuevos sistemas de redes, lo que en su fase más avanzada ha traído al denominado Modo de Transferencia Asíncrono (ATM), que no es más que una técnica de transmisión rápida de información binaria por grupos cortos de longitud fija, denominados células, que puede efectuarse a cualquier velocidad y sobre cualquier soporte físico. Cada célula cuenta con una cabecera y una carga útil en la que se inyectan dinámicamente los bloques de información generados por los diferentes terminales. Sólo la cabecera es analizada en los nodos sin utilizar funciones lógicas, sirviendo para encaminar la carga útil que resulta transparente a ellos. Con ello se agiliza la transmisión de datos y se eleva su velocidad.

El desarrollo de la fibra óptica, la tecnología y la creciente demanda han producido el despegue de las comunicaciones ópticas. Está probado que la velocidad de los enlaces ópticos aumenta cuatro veces cada cuatro o cinco años. La llegada de los amplificadores ópticos ha permitido alcanzar velocidades de transmisión de hasta cinco Gigabits.

Las denominadas redes de área local parece que continuarán extendiéndose, tanto en el mundo civil como en el militar, cada vez con más fuerza. Estas redes satisfacen la necesidad de compartir información y de utilizar conjuntamente nodos remotos. Se ha demostrado que consiguen aumentos significativos de productividad y ahorros económicos notables, al permitir compartir recursos costosos así como unidades de almacenamiento masivo. En su contra tienen los problemas derivados del control del acceso a la información delicada a personas no autorizadas y las dificultades derivadas de la posibilidad de introducción de virus en el sistema, defectos por lo demás inherentes a todo sistema flexible y distribuido.

El empleo de los satélites en los sistemas de comunicaciones depende también de criterios de racionalización económica. Los sistemas de satélite de banda ancha proporcionarán un nexo de unión a las redes de banda ancha dispersas geográficamente. En cuanto a los geoestacionarios, hay una tendencia a utilizar la banda Ka (de 20 a 30 Ghz) que permite anchos de banda mayores y menores interferencias. Asimismo se están desarrollando técnicas de procesado a bordo, si bien la tecnología necesaria aún resulta costosa. Los satélites no estacionarios tienden a ser utilizados en órbitas bajas que facilitan su incorporación a redes ATM y a la reducción de sus costes y empleo en el tráfico de banda estrecha entre equipos portátiles.

La telefonía sin hilos está imponiéndose, pero no ha llegado a su pleno desarrollo. A principios del próximo siglo habrá unos noventa millones de usuarios de telefonía sin hilos sólo en Europa Occidental. La movilidad será soportada por un sistema móvil de tercera generación llamado UMTS (Sistema Universal de Comunicaciones Móviles) que habrá de integrar a los actuales sistemas de segunda generación.

Refiriéndonos a los aspectos más propios de la defensa, pero también de utilización dentro de la vida civil, tenemos los sistemas de mando y control (C2) y como un paso más en la evolución de los anteriores sistemas de mando, control, comunicaciones e inteligencia (C3I). Ambos se basan en tres conceptos claves: la integridad y seguridad de los datos transmitidos, los recursos que deben compartir y el *software* que permite el funcionamiento del sistema en su conjunto. Un sistema C3I no es más que el de proceso de la información que adquiere ésta por medio de sensores y efectúa su procesado, proporcionando por medio de sistemas integrados de comunicaciones una ayuda en tiempo real a la toma de decisiones por los operadores.

Los sistemas C3I generan movimientos de la información según espirales ascendentes o descendentes como resultado de la ejecución de las distintas fases del proceso, de una forma jerárquica y a saltos.

Como ha sucedido a la hora de hablar de los factores, resulta muy difícil separar unos progresos de otros al presentar todos ellos un frente común, resultado de una evolución conjunta que los hace permanecer interrelacionados.

Conclusión

Fruto de las razones que se han expuesto y de mi convicción personal han sido algunas reflexiones que han aparecido en los distintos apartados de este artículo. Insisto en el carácter personal de estas apreciaciones, que quizá el tiempo y la experiencia hagan cambiar o terminen definitivamente de perfilar.

Creo que sería conveniente como resumen de este artículo proceder a una recapitulación:

- La integración europea como elemento que hay que considerar en las telecomunicaciones. El proceso de desregularización y liberalización de las comunicaciones favorece la creación de economías de escala y transferencias tecnológicas. Asimismo, nuestro país ha firmado acuerdos de cooperación en materias de política y de defensa que tienen por horizonte una defensa común europea dentro de la OTAN. De ello se deduce la necesidad de normalizar nuestros equipos con los del resto de los países europeos, y de potenciar nuestra tecnología en proyectos de colaboración con ellos.
La paulatina sustitución de los equipos de tecnología analógica por otros de tecnología digital puede ser un buen momento para escoger una línea europea que satisfaga estas necesidades y en la que nuestro país pueda encontrarse presente.
Un aspecto tan transnacional como es el de las comunicaciones debe ser común a todos los aliados, con las salvedades propias de la seguridad nacional.
- La necesidad de la renovación permanente de los conocimientos sobre telecomunicaciones y su constante actualización, dentro de los medios presupuestarios actuales, hace necesaria una mayor relación con el ámbito universitario, que es el que teóricamente dispone de estos conocimientos; al mismo tiempo, somos nosotros los que mejor podemos hacer una definición de nuestras necesidades.
Fundándose en este razonamiento debería considerarse la creación o potenciación de órganos mixtos dedicados al asesoramiento sobre aspectos tales como las líneas tecnológicas o la selección de los equipos adecuados a las necesidades existentes. Este tipo de grupo, de carácter permanente, daría, además de asesoramiento, cohesión a la acción que se adoptase.
- La necesidad de esta actualización, unida a una tendencia a la acreditación de conocimientos y la necesidad de dar a conocer los últimos medios con los que cuenta nuestra Armada, hacen prever una potenciación de las escuelas a medio plazo.
- El cambio de concepto que supone el paso de una tecnología de diseño militar a otra de diseño civil, al que por razones presupuestarias parece

que estamos abocados, supone un cambio en el criterio de utilización de los equipos, en la medida en que éstos salen de su ámbito ordinario de funcionamiento, no estando especialmente diseñados para su utilización militar.

- La reducción del ciclo de vida de los equipos como resultado de los continuos avances de la técnica hacen que las políticas de tipo reactivo, de esperar y ver, no sean válidas, al ser permanentemente superadas por la evolución del mercado. Se hace preciso adelantarse a él y proceder a soluciones técnicas coherentes, capaces de comprender y utilizar las posibilidades existentes. Éstas no deben actuar como una rémora que condicione opciones futuras y lastre el progreso de las telecomunicaciones. La elección de un equipo no debe hacernos cautivos de un mercado determinado, o de una orientación técnica no deseada por razones extratecnológicas.
- La normalización es un factor integrador de las telecomunicaciones; nuestros equipos, en la medida de lo posible, deben contar con componentes compatibles entre sí, deben ser capaces de integrarse en un mismo sistema, y nuestros sistemas y equipos deben ser capaces de integrarse con los de nuestros aliados. Esto fuerza nuestro paso y es un poderoso factor condicionante de nuestras opciones.
- El crecimiento de la telemática y la utilización del *software* tanto en la gestión de los datos como de las líneas de telecomunicaciones, hacen que su incorporación a éstas sea irrevocable y un factor conformador de ellas. El estudio, seguimiento y potenciación de la informática se nos presenta como una necesidad irrenunciable de las comunicaciones.
- El aumento en la demanda de las telecomunicaciones ha sido un poderoso factor determinante de su crecimiento, tanto en términos numéricos como técnicos. Este aumento ha sido causa de la saturación de determinados márgenes del espectro electromagnético y de una paulatina reducción de los asignados a las fuerzas militares en tiempo de paz. El diseño de muchos equipos tiene en cuenta este hecho.
- El ritmo al que se desarrollan los descubrimientos técnicos relacionados con las comunicaciones determina que nos encontremos en un mundo en permanente estado de cambio, en el que resulta muy difícil la afirmación de «esto es el futuro», pues éste viene a ser superado en un lapso relativamente breve de tiempo, resultando, sin embargo, discernibles las líneas que lo acotan y que a través de estas páginas se ha tratado de mostrar.

Federico AZNAR FERNÁNDEZ-MONTESINOS



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 ESCALA MEDIA DEL CUERPO GENERAL

La formación es el problema más grande y más arduo que pueda ser planteado al hombre.

Kant.

Antecedentes



L 19 de julio de 1989, S. M. el Rey Don Juan Carlos I (q. D. g.) sancionaba la ley 17/89 «Reguladora del Régimen del Personal Militar Profesional». Esta ley, largamente esperada, derogaba expresamente un notable número de leyes, decretos-leyes, reales-decretos, decretos y disposiciones, algunos de ellos de fechas tan remotas como 1878, 1889, etc., que todavía seguían en vigor.

Esta ley, en su artículo 18, crea la Escala Media del Cuerpo General (EM-CG) de la Armada, inexistente hasta esa fecha y que todavía hoy, en 1996, después de casi siete años de vigencia sigue siendo bastante poco conocida por muchos miembros de nuestra Armada.

El presente artículo tratará de aclarar algunas dudas que pueden existir por desconocimiento de lo que es esta escala, la formación que reciben sus miembros en la Escuela Naval Militar (ENM), los destinos a los que tienen acceso sus oficiales y, por último, trataré de apuntar algunas sugerencias sobre cómo estimo que la Armada podría obtener mayor rendimiento de los componentes de esta Escala y Cuerpo. La existencia de estas dudas las ha confirmado el autor de este trabajo, tanto entre los miembros profesionales de la Armada como entre los propios alumnos y después oficiales de la EM-CG, que tan pronto ingresan en la Escuela Naval Militar ven ante sí un futuro lleno de incertidumbres por desconocimiento de lo que van a estudiar y de la labor que van a efectuar después de la entrega de despachos, pues en la actualidad sólo están claros —no se puede decir que estén definidos— los destinos que ocupan los miembros de las promociones que han salido de la Escuela Naval Militar; la más antigua de ellas es la 1.^a promoción, que salió de ella en julio de 1993 y, por tanto, han completado ya su tercer año como militares de carrera.

Presente

Acceso a la escala

Los futuros oficiales de la Escala Media del Cuerpo General llegan a la enseñanza de formación por dos caminos: acceso directo o promoción interna. Aquellos que lo hacen por acceso directo efectúan los exámenes y pruebas de una oposición, con temarios iguales a los que se les exigen a los que pretenden acceder a la Escala Superior (ES); la única diferencia es que a los de la Escala Superior han de tener superada la prueba de acceso a la universidad, y los de la Escala Media, no.

El que los programas de ambas oposiciones sean los mismos y el que la oposición de la Escala Media se efectúe antes que la correspondiente de la Escala Superior invita a muchos de los opositores, cuya intención es presentarse a la Escala Superior, a examinarse de la oposición de la Escala Media como ensayo de lo que serán los exámenes posteriores y para tantear las tendencias (a efectos de problemas y cuestiones) de los ponentes de la oposición, pues algunos de ellos lo son para los exámenes de las dos escalas.

En principio, los que obtienen plaza en esta primera oposición renunciarán mayoritariamente a ella si posteriormente obtienen plaza en la oposición de la Escala Superior, dejando sus plazas vacantes y permitiendo que tengan acceso a ellas otros opositores que inicialmente no habían obtenido plaza. Estos últimos, normalmente, no van a renunciar a esa plaza así obtenida —de rebote, podríamos decir—, bien por presiones familiares o por razones personales, al ver su futuro más o menos resuelto. Esto hace que algunos de los opositores que ingresan en la Escala Media lo hagan con escasa vocación, con desconocimiento de las misiones, tipo de vida, obligaciones ...del Cuerpo en el que acaban de entrar y con mentalidad de «haberse ido con la más fea» (en relación a sus compañeros de la Escala Superior).

Los que ingresan por promoción interna proceden de militares de empleo y, dado que lo hacen en número muy escaso —en la actualidad uno por promoción—, no voy a tratar de ellos.

Enseñanza militar de formación

Los planes de estudio de la EM-CG son los que figuran en la tabla I y resumidos en la figura 1, con la única observación de que hay que contar con los embarques de fin de curso. Como resumen se puede decir de ellos:

- Son planes de estudio que no están aprobados por el ministro de Defensa, al contrario que los de la Escala Superior, que se aprobaron en su momento después de un proceso de «unificación» con el resto de las enseñanzas de formación de oficiales de los otros ejércitos.

TABLA I. PLAN DE ESTUDIOS

ASIGNATURAS	CURSOS	OBSERVACIONES
Matemáticas	1.º curso	90 períodos
Electricidad y Electromagnetismo	1.º curso	90 períodos
Electrónica	2.º y 3.º cursos	90+40 períodos
Informática Básica y Sist. Operativos	1.º curso	60 períodos
Ética	1.º curso	30 períodos
Reales Ordenanzas y Derecho Militar	2.º curso	60 períodos
Lengua Inglesa	1.º y 2.º cursos	90+70 períodos
Psicología Social	2.º curso	30 períodos
Geografía Física y Humana	3.º curso	60 períodos
Gramática Inglesa	3.º curso	60 períodos
Artillería, Misiles y Tiro Naval	1.º curso	60 períodos
Teoría del Buque	1.º curso	60 períodos
Cultura Naval	1.º curso	60 períodos
Operaciones y Táctica Naval	1.º y 2.º cursos	30+120 períodos
Comunicaciones	1.º curso	60 períodos
Organización de la Armada	1.º curso	30 períodos
Armas Submarinas	2.º curso	60 períodos
Navegación	1.º, 2.º y 3.º cursos	80+80+80 períodos
Derecho Marítimo	3.º curso	60 períodos
Electrotecnia	2.º curso	30 períodos
Propulsión Naval	2.º y 3.º cursos	60+60 períodos
Historia de la Armada	3.º curso	30 períodos
Meteorología y Oceanografía	2.º curso	40 períodos
Maniobra	3.º curso	80 períodos
Sistemas Electrónicos	3.º curso	90 períodos
Gestión de Material y Rec. Humanos	3.º curso	30 períodos
Gestión y Adm. en la Armada	2.º curso	30 períodos
Informática aplicada	2.º curso	30 períodos. Optativa
Técnicas Expresión Gráfica	3.º curso	30 períodos. Optativa
Sociología Militar	3.º curso	30 períodos. Optativa
Estadística Aplicada	2.º curso	30 períodos. Optativa
Geodesia e Hidrografía	2.º curso	30 períodos. Optativa
Guerra Anfibia	2.º curso	30 períodos. Optativa
Guerra de Minas	3.º curso	30 períodos. Optativa
Fuerzas Vigilancia Marítima	3.º curso	30 períodos. Optativa
Instrucción y Adiestramiento	1.º, 2.º y 3.º cursos	
Prácticas de Buques	1.º, 2.º y 3.º cursos	

- Se mantienen las asignaturas que proporcionan una formación básica e integral militar: instrucción militar, reales ordenanzas, psicología del mando, etc., y naval: instrucción marinera, cultura naval, historia, derecho marítimo, etcétera.
- Durante los tres años de carrera se potencian las actividades encaminadas a proporcionar una instrucción y adiestramiento a flote acorde con las futuras tareas que se les van a encomendar; para ello efectúan una salida semanal en lanchas de instrucción en horario diurno, y algunas nocturnas, en número de cuatro al año, así como embarques de fin de curso en buques de la flota de cuatro semanas de duración en el primero y segundo año, y de nueve semanas en el tercero.
- Comparativamente con la Escala Superior, se mantienen los períodos de asignaturas relacionadas con navegación; para ser más exactos, los alumnos de la Escala Superior y de la Escala Media cursan las mismas asignaturas teóricas del actual departamento de Ciencias y Técnicas de la Navegación; la única diferencia son las prácticas de navegación astronómica que aquéllos realizan durante el embarque en el *Juan Sebastián de Elcano*, mientras que los de la Escala Media las hacen durante el crucero final del segundo curso y en salidas semanales en buques colaboradores, aunque estos últimos en número inferior.
- Las asignaturas del área de máquinas son las que se estiman, y el tiempo disponible lo permite, imprescindibles para montar guardia en el puente de un buque y como oficial de guardia en puerto y conocer el funcionamiento de las máquinas.
- Las asignaturas de operaciones forzosamente son escasas, porque el tiempo disponible en tres cursos para poder ampliarlas es corto.
- Las asignaturas culturales tienen un peso excesivo en la carga lectiva de los tres cursos de carrera. La Enseñanza Militar de Grado Medio debe facultar para la incorporación a la Escala Media, lo que supone que con la atribución del empleo de alférez de fragata se obtenga una titulación equivalente a la del Sistema Educativo General de diplomado universitario, arquitecto técnico o ingeniero técnico, es decir, una titulación técnica; en consecuencia parece lógico que el alumno de la Escala Media debe tener una formación eminentemente técnica, en la que el peso de las asignaturas culturales sea mínimo, como lo es en una carrera como Arquitectura o Ingeniería Técnica.
- El tiempo destinado a adiestramiento a flote es escaso. En una carrera de tres años de duración, en la que el tiempo para sedimentar los conocimientos teóricos aprendidos en las aulas puede ser breve, se estima necesario dedicar más tiempo al adiestramiento a flote para compensar la menor duración de la carrera, siempre y cuando se disminuya la carga lectiva de asignaturas culturales. Los conocimientos y las prácticas de navegación de los alféreces de fragata (EM-CG, y los alféreces

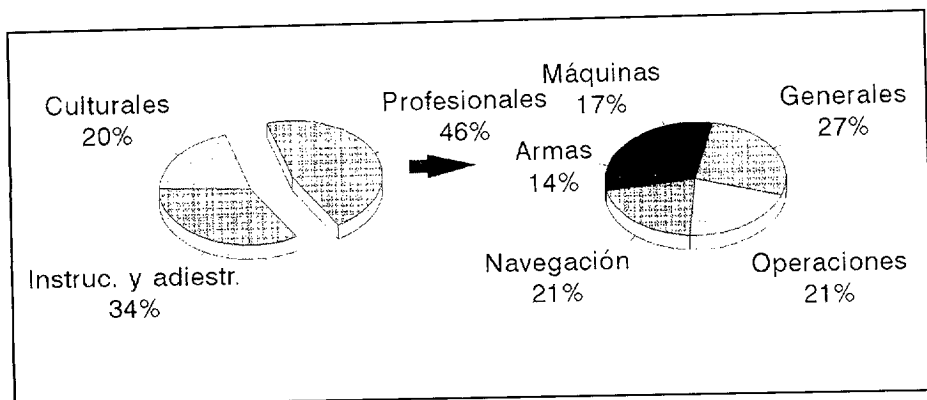


Figura 1. Resumen de porcentajes de asignaturas del conjunto de los tres cursos por áreas de conocimiento.

de navío (ES-CG) serán teóricamente los mismos, pues ambos deben estar capacitados para montar guardia de oficial de guardia en el puente de un buque de guerra en cuanto reciban su despacho, y si unos desarrollan las prácticas de oficial de guardia durante cinco años y salen bien formados (ningún comandante se queja de la formación de sus oficiales más noveles de la escala superior), los de la Escala Media, en tres años, deben salir con la formación necesaria; para ello será imprescindible incrementar los períodos de prácticas de los de la Escala Media para intentar que en tres años hagan las mismas prácticas de navegación (guardia de puente, navegación, derrota, meteorología, reglamento de abordajes, balizamiento...) que los de la Escala Superior.

- En los seis años de vida de la EM-CG, los planes de estudio han sufrido tres modificaciones importantes: en principio no estaban previstos para que los guardias marinas de 1.º (EM) embarcaran en el *Elcano*; posteriormente, y en plena vigencia del plan, hubo que modificarlo para permitir el embarque en nuestro entrañable velero y se volvió a modificar hace un año y medio al suprimirse definitivamente este embarque. Estos cambios sucesivos y la no aprobación del plan de estudios pueden crear incertidumbre, desconcierto, desánimo y defectos en la formación de los alumnos, no convenientes por su repercusión en futuros oficiales destinados en unidades operativas.

Forma de mejorar la formación que reciben

- Aumentando el tiempo de formación dedicado al adiestramiento en la mar durante su permanencia en la Escuela Naval Militar. Este aumento de tiempo debe obtenerse a costa del tiempo dedicado a otras actividades o asignaturas, como Ética, Psicología Social, Geografía Física y Humana, Técnicas de Expresión Gráfica, Estadística Aplicada, Geode-

sia e Hidrografía... Todas ellas asignaturas complementarias, no imprescindibles para su formación.

- Instalando en la ENM un simulador de navegación de tipo panorámico, desechado en su día para la Escala Superior por su coste. Ahora existe un simulador de navegación para navegación radar que se utiliza con el simulador táctico en ejercicios de operaciones y táctica naval. Pero con el simulador panorámico los alumnos de la Escala Media tendrían una imagen similar a la que observarían desde el puente de un buque: tierra, tráfico marítimo, ayudas a la navegación, marcas especiales, marcas de balizamiento, luces, etc. Este simulador podría compensar las prácticas de navegación que no se hagan en la mar por falta de tiempo.
- Las ideas apuntadas no significan hacer en tres años lo que se hace en cinco, pero entiendo que se lograría un plan de estudios que se adaptaría mejor a las necesidades de la Armada y que tendría una vigencia mínima que permitiese determinar su validez y la posterior necesidad, si procediera su renovación, modificación o actualización.
- En la Escuela Naval Militar se da máxima importancia al adiestramiento a flote de sus alumnos en sus salidas en lanchas de instrucción y en unidades colaboradoras, pero hay que establecer objetivos que inexcusablemente deben alcanzar estos alumnos al acabar cada curso escolar y que tendrán como objeto que al terminar el tercer curso de carrera actúen como comandantes de la guardia en la mar de un buque tipo patrullero.
- Que en las asignaturas de Gestión y Administración en la Armada y Gestión de Material y Recursos Humanos se incluyan la enseñanza de la gestión del detall de un buque, labores de un comandante de brigada, misiones del oficial de cuenta y razón, estructura de un parte de campaña, documentación referente a seguridad operativa, etcétera.

Destinos que ocupan en la actualidad

Del último escalafón de oficiales se obtiene la siguiente estadística sobre los destinos de los oficiales (AF) de la EM-CG de las promociones 1, 2 y 3, que son las que han obtenido su despacho hasta la fecha en que se redactan estas líneas (mayo 1996):

TIPO DE FUERZA	TIPO DE UNIDAD	%
FLOTA	TA/LST	16
Fuerza Protec. tráfico	Cazaminas	6
Unidades auxiliares	Patrulleros	56
	Buques apoyo logístico	22

Como se ve, estos oficiales están destinados en buques auxiliares, que en su mayor parte son buques de poco porte, con un servicio de operaciones reducido y sin complejidades y con escasa dotación de oficiales; quiere esto decir que, en cuanto estos oficiales llegan a sus destinos, el aspecto profesional para el que deben estar más preparados es para actuar como oficial comandante de la guardia en la mar con todas las responsabilidades que ello implica; responsabilidades para las que en ocasiones, lógicamente, pueden no encontrarse preparados por falta de experiencia y adiestramiento; serán estos casos en los que intervendrán los oficiales más antiguos o el propio comandante del buque.

Muchos comandantes de este tipo de buques están de acuerdo en tal falta de experiencia, que los lleva a tener poca confianza en sus alféreces de fragata (EM-CG), obligándoles, en ocasiones, sobre todo en casos de mal tiempo o cuando hay abundancia de tráfico, a repartir entre el comandante y el segundo su presencia en el puente; en buques en los que el segundo es otro alférez de fragata EM-CG sin la debida experiencia será el comandante el que permanecerá en duermevela en el puente, con el consiguiente cansancio y merma de sus facultades.

Por otra parte, los destinos en unidades pequeñas obligan a estos oficiales a conocer y manejar desde sus primeros empleos la farragosa y complicada burocracia y gestión de documentación. En un patrullero, estos oficiales ejercen las funciones de jefe de detall, comandante de brigada, oficial de cuenta y razón; asimismo, entran en contacto con los sistemas de mantenimiento y aprovisionamiento, seguridad operativa, etc., con la cantidad de documentación que llevan consigo, algo nuevo para ellos al llegar a su primer destino a flote.

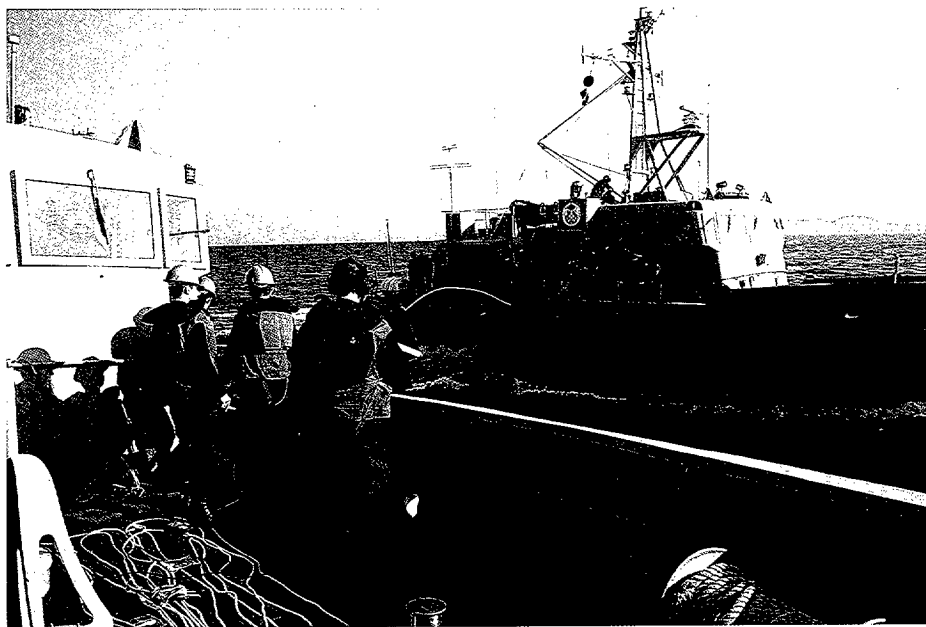
Futuro

*Quando se conoce el fin a alcanzar,
con un poco de reflexión, los medios
vienen fácilmente.*

Napoleón I.

Destinos que podrían desempeñar

Durante los cinco primeros años, en el empleo de alférez de fragata, permanecerían embarcados en unidades auxiliares (buques de vigilancia marítima y buques de apoyo logístico), en las unidades de la flota en las que están actualmente (transportes de ataque) y en cazaminas, excepto aquellos que opten por ingresar en la Escala Superior por promoción interna o los que tengan opción de acceso a algunas especialidades en las que sea deseable



juventud, como podrían ser: tecnología de buceo, piloto naval de aeronaves o submarinos.

En estos destinos, que no son complicados, y con las modificaciones en su formación apuntadas en la primera parte de este trabajo, podrían rendir a un nivel aceptable y mejorado con la ilusión propia de un oficial joven con expectativas de futuro. Pero estos destinos que ocupan en su actual empleo, alférez de fragata, no pueden serlo a perpetuidad; la propia lógica de avance en la carrera profesional dicta que estos oficiales deben ir ascendiendo a destinos de superior entidad. Es el momento de recordar el artículo 18 de la Ley Reguladora del Régimen del Personal Militar Profesional que dice: «Los miembros del Cuerpo General de la Armada, agrupados en Escalas Superior y Media, tienen como cometidos el mando, preparación y empleo de la Fuerza y del apoyo a la Fuerza de la Armada».

Así, pasado el tiempo normal de permanencia en el empleo de alférez de fragata, que la citada ley establece en cinco años, y una vez ascendidos a alféreces de navío, se les daría acceso a otros destinos de mayor responsabilidad: segundos comandantes de patrulleros clases *Barceló* y *Anaga*, destinos en unidades de la flota, portaaviones, buques del grupo «Delta» y buques auxiliares.

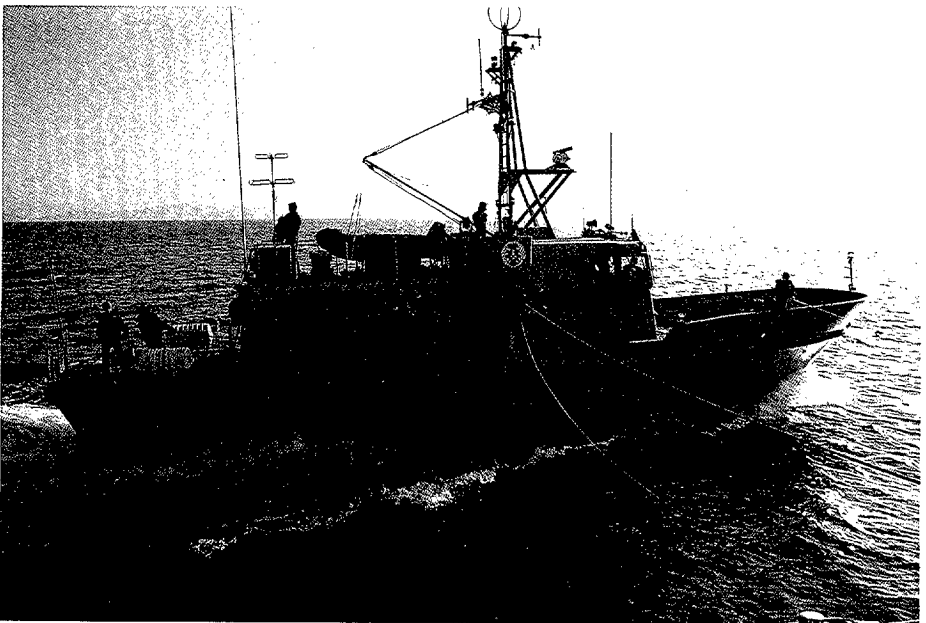
También podrían optar a ciertos destinos en los que es deseable una permanencia mayor de la que actualmente tienen los alféreces de navío de la Escala Superior; por ejemplo, en las fragatas clase *Santa María* existe un alférez de

navío que en la mar ejerce como ATACO (oficial de control táctico del helicóptero LAMPS MK-III) que debe efectuar un curso previo en el CPT-CIA, pues su labor es bastante complicada. La realidad es que no todos los alféreces de navío realizan este curso, y los que lo hacen —con gran sacrificio para el barco, pues prescinde de un oficial durante su realización— después lo ejercen durante un tiempo muy breve (dos años como máximo).

Paralelamente, se les daría acceso a las especialidades actuales: Armas Submarinas, Artillería, Comunicaciones, Electrónica e Hidrografía, así como la posibilidad de efectuar el curso de navegante táctico o controlador de interceptación; todos ellos con una servidumbre, posterior a la superación de la especialidad o del curso, superior a la de los oficiales de la ES-CG. Los que finalizasen con éxito estas especialidades y cursos accederían a destinos en unidades de la flota: portaaviones, buques del grupo «Alfa», buques del grupo «Delta» y Escoltas de las 21.^a y 31.^a Escuadrillas, así como al Grupo Aéreo Embarcable o al Ala 22 de las Fuerzas Aéreas.

El único inconveniente que se podría objetar es que estos oficiales carecen de una buena formación en operaciones. La solución sería que en los cursos de especialidad se incluyese una asignatura de operaciones o que con posterioridad al curso de especialidad efectuasen un pequeño curso de táctica, tal y como se hacía antes con el de Táctica Modificado.

A mi entender, se podría obtener un buen rendimiento de estos oficiales, pues aunarían una buena experiencia montando guardías en puentes de barcos



y siendo jefes de servicio de buques tipo patrullero y una permanencia posterior a la superación de la especialidad, que podría ser de hasta cinco años ejerciendo como especialista, con lo cual las necesidades de especialistas podrían disminuir y permitirían que algunos oficiales de la Escala Superior, a los que actualmente se les permite hacer dos especialidades (caso de propulsión y electrónica y caso de los pilotos navales), sólo hiciesen una, e incluso se llegase a remodelarles para oficiales de la Escala Superior.

Como ventaja añadida está que al efectuar la especialidad y ejercerla en el empleo de alférez de navío, cuando llegan a unidades de la flota no van a plantear problemas de antigüedad con los jefes de servicio respectivos, que siempre serán, al menos, tenientes de navío, con lo cual estas jefaturas de servicio siempre estarán desempeñadas por oficiales de la Escala Superior.

Con posterioridad al cumplimiento de las condiciones de especialidad nos encontraríamos con alféreces de navío con unos diez años de embarque (excepto los pilotos navales y los técnicos de buceo), y que es razonable que pasen a destinos en tierra durante una temporada. Estos destinos podrían ser cuarteles generales, escuelas, bases navales, cuarteles de instrucción y podrían desempeñarlos hasta su ascenso al empleo de teniente de navío.

En el empleo de teniente de navío, y durante los primeros años, aquellos que la Armada considerase idóneos podrían acceder al mando de las unidades que en la actualidad mandan los oficiales de la Reserva Naval Activa: barcazas, aljibes y otras unidades de este tipo. El resto podrían seguir desempeñando destinos propios de las especialidades que han efectuado, estaciones radio, centros de comunicaciones, centros de operaciones navales, talleres de torpedos, polígonos de tiro, etc.; también podrían seguir en escuelas, cuarteles generales o comandancias navales (tan escasas de personal en la actualidad) y órganos/secciones de estados mayores. Por supuesto, habría destinos de embarque para ellos: unidades del grupo «Delta» y ciertos destinos en unidades del grupo «Alfa» y buques auxiliares, incluso como segundos comandantes de algunos de estos buques (remolcadores de altura, patrulleros clase *Serviola*, etcétera).

Entre los destinos citados se podrían mover hasta el ascenso al empleo de capitán de corbeta, en el que estarían una media de siete años hasta completar los treinta y dos años desde la adquisición de la condición militar de carrera, en que pasarían a la reserva. Algunos de ellos ascenderían por elección al empleo de capitán de fragata.

En el empleo de capitán de corbeta, sus destinos podrían ser de jefes de Detall de dependencias, ayudantes mayores, comandancias navales, jefes de Negociado de arsenales, destinos en el Cuartel General de la Armada y secciones de estados mayores, como la de personal, logística o inteligencia.

Propuesta de plan de carrera

PLAN DE CARRERA OFICIALES EM-CG

EMPLEO	AÑOS	DESTINOS			
ALFEREZ DE FRAGATA	1. ^o	EMBARQUE I			
	2. ^o	EMBARQUE I			
	3. ^o	EMBARQUE I	ESPECIALIDAD I	EMBARQUE I	
	4. ^o	EMBARQUE I	DEST. ESPECIALISTA	PIES CAMBIO ESCALA	
	5. ^o	EMBARQUE I	DEST. ESPECIALISTA		
ALFEREZ DE NAVIO	1. ^o	EMBARQUE II	ESPECIALIDAD II	ESCALA SUPERIOR	
	2. ^o	EMBARQUE II	DEST. ESPECIALISTA		
	3. ^o	EMBARQUE II	DEST. ESPECIALISTA		
	4. ^o	EMBARQUE II	DEST. ESPECIALISTA		
	5. ^o	EMBARQUE II	DEST. ESPECIALISTA		
	6. ^o	DESTINOS TIERRA	DEST. ESPECIALISTA		DEST. ESPECIALISTA
	7. ^o	DESTINOS TIERRA			
	8. ^o				
	9. ^o				
	10. ^o				
TENIENTE DE NAVIO	1. ^o	MANDO DESTINOS ESPECIALISTA SEGUNDOS COMANDANTES DESTINOS TIERRA EMBARQUE			
	2. ^o				
	3. ^o				
	4. ^o				
	5. ^o				
	6. ^o				
	7. ^o				
	8. ^o				
	9. ^o				
	10. ^o				
CAPITAN DE CORBETA	1. ^o	JEFES DE DETALL AYUDANTES MAYORES COMANDANCIAS DE MARINA JEFES NEGOCIADO EN ARSENALES CUARTEL GENERAL DE LA ARMADA JEFES DE SECCION DE EE. MM.			
	2. ^o				
	3. ^o				
	4. ^o				
	5. ^o				
	6. ^o				
	7. ^o				

Notas al Cuadro:

Embarque I: unidades auxiliares (buques de vigilancia marítima y buques de apoyo logístico), buques de la flota (transportes de ataque) y cazaminas.

Especialidad I: especialidades de Tecnología de Buceo, Piloto Naval de Aeronaves y Submarinos.

Embarque II: segundos comandantes de patrulleros clase *Barceló* y *Anaga*, destinos en unidades de la flota; portaaviones, buques del grupo Delta, buques auxiliares y fragatas FFG en destinos de ATACO; oficial de Control del helicóptero LAMPS.

Especialidad II: Armas Submarinas, Artillería, Comunicaciones, Electrónica, Hidrografía o cursos de Navegante Táctico o Controlado de Interceptación.

PI ES: promoción interna a la Escala Superior.

Conclusiones y sugerencias

El elemento humano es el mayor bien de que dispone la Armada y cualquier institución. Del buen rendimiento y de la ilusión y vocación de los miembros que componen la Armada dependerán en gran medida todos los éxitos o fracasos que alcancemos.

Para mantener esta ilusión es necesario tener un personal orgulloso de pertenecer a nuestra Armada; orgullo que se va a conseguir siendo cuidadoso con su moral, dándoles expectativas de futuro y haciéndoles conscientes de que los mandos se ocupan y se preocupan por ellos, sus problemas, necesidades e inquietudes.

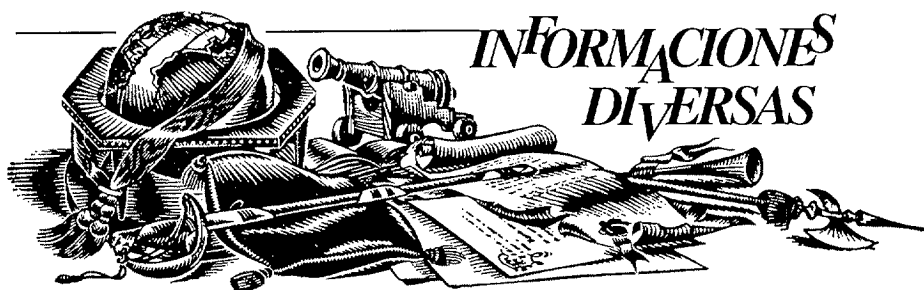
En el momento actual, el estado de ánimo de los oficiales de la EM-CG puede elevarse con las siguientes acciones:

- Desarrollar un plan de carrera para estos oficiales con objeto de que cada uno de ellos pueda ir orientándose en un horizonte a largo plazo, tal y como ocurre hoy en día con los oficiales de la ES-CG. Este plan de carrera podría ser el que acompaña a este artículo.
- Dar acceso a estos oficiales a las especialidades citadas anteriormente. El desarrollo de estas especialidades, además de suponer un incentivo para mejorar la formación específica, les daría acceso a destinos en unidades distintas, más modernas y con misiones diversas, lo que supondría un revulsivo importante en su carrera, y el compartir destinos con oficiales de la escala superior aprendiendo y compartiendo su experiencia.
- El que tengan acceso a las especialidades tiene como ventaja adicional una mayor servidumbre, lo cual debe suponer mayor rendimiento y mejor funcionamiento de los destinos.
- Permitir que estos oficiales, en los primeros años del empleo de teniente de navío, puedan mandar los buques que hoy en día mandan oficiales de la declarada a extinguir Reserva Naval Activa.

Por último, me gustaría señalar que lo que me motivó a escribir estas líneas fue el comprobar el desconocimiento sobre la existencia de estos oficiales, sus misiones y su formación no sólo entre ellos mismos, sino entre muchos de los que con orgullo vestimos el uniforme del botón de ancla, aprovechando además estas líneas para pedir el apoyo de todos para con estos oficiales en el momento que salen de la Escuela Naval Militar, tal y como todos fuimos apoyados por nuestros compañeros más antiguos.

Gregorio BUENO MURGA





INFORMACIONES DIVERSAS

EURONAVAL 96 (I)

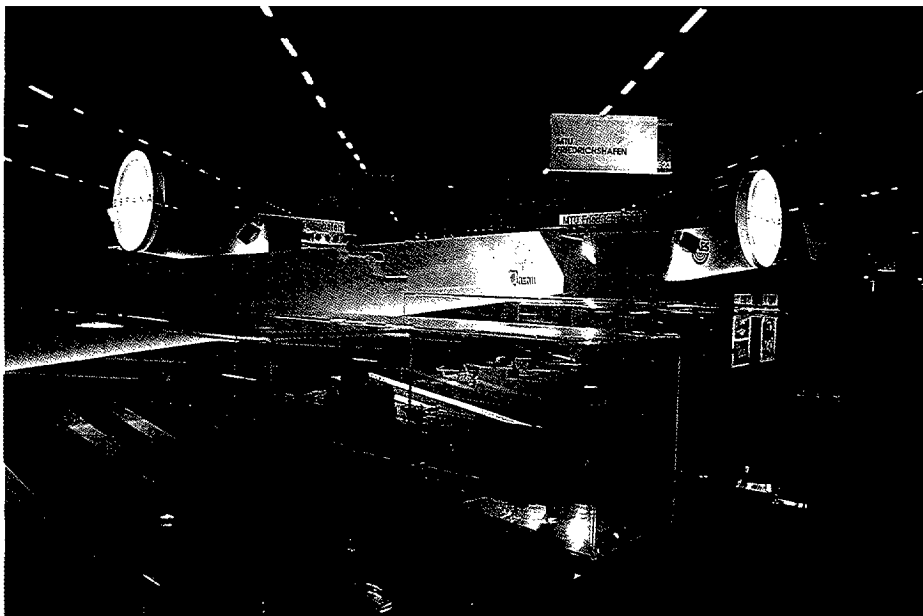


A tenido lugar en Le Bourget (París) la XV edición de la Exposición de Materiales para las Fuerzas Navales, Euro-Naval 96, organizada, como hace dos años, por el GICAN de Francia (Grupo Industrial de Construcciones y Armamentos Navales), bajo el patrocinio del Ministerio francés de la Defensa y con el apoyo de la Delegación de Relaciones Internacionales de la DGA y el Estado Mayor de la Marina Nacional.

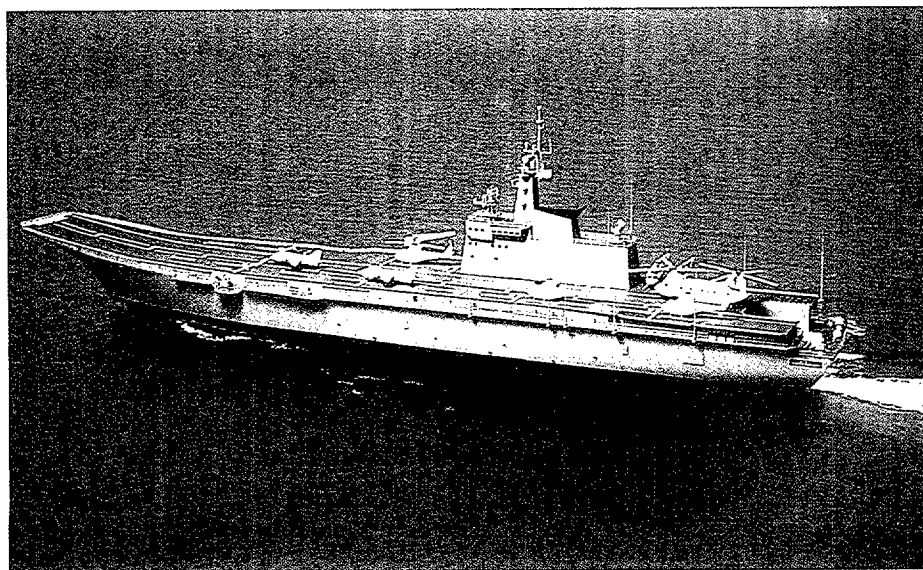
Este salón, que se celebra cada dos años en París, ha abierto sus puertas por primera vez a los expositores de otros continentes y, como se esperaba, el pabellón americano, con veinte empresas de los Estados Unidos, se ha colocado en segundo lugar, por extensión y número de expositores, detrás, como es lógico, del país anfitrión, Francia. El pabellón español de AFARMADE, que ocupaba el séptimo lugar en importancia, detrás de Gran Bretaña, Alemania, Italia y Suecia, estaba representado por la Empresa Nacional «Bazán», que ocupaba la mayor parte del espacio, la Sociedad Anónima de Electrónica Submarina, Rodman Polyships, S. A., de Vigo, Explosivos Alaveses y Page Ibérica.

A pesar de las ausencias notables de Holanda, Noruega, Canadá y Japón, Euro-Naval 96, con sus más de 200 industriales de distintos países, se ha convertido en la mayor y única exposición internacional de Europa, dedicada exclusivamente al sector naval militar.

Comenzamos nuestro rápido recorrido por el salón naval a través de los «grandes buques», como son los portaaviones y portahelicópteros convencionales que estaban bien representados en los pabellones de España, Estados Unidos, Gran Bretaña, Francia e Italia. La «Bazán» nos facilitó la información de los portaaviones convencionales de «bolsillo» con catapultas para el lanzamiento de los aviones, el BSAC 220 y el 200, de entre 23.000 y 27.000 toneladas de desplazamiento, con una eslora de 221,80 m, el más pequeño, y 240 m el mayor, siendo la manga, en la línea de flotación de 28 m y 29,50 m,



Pabellón español de AFARMADE.



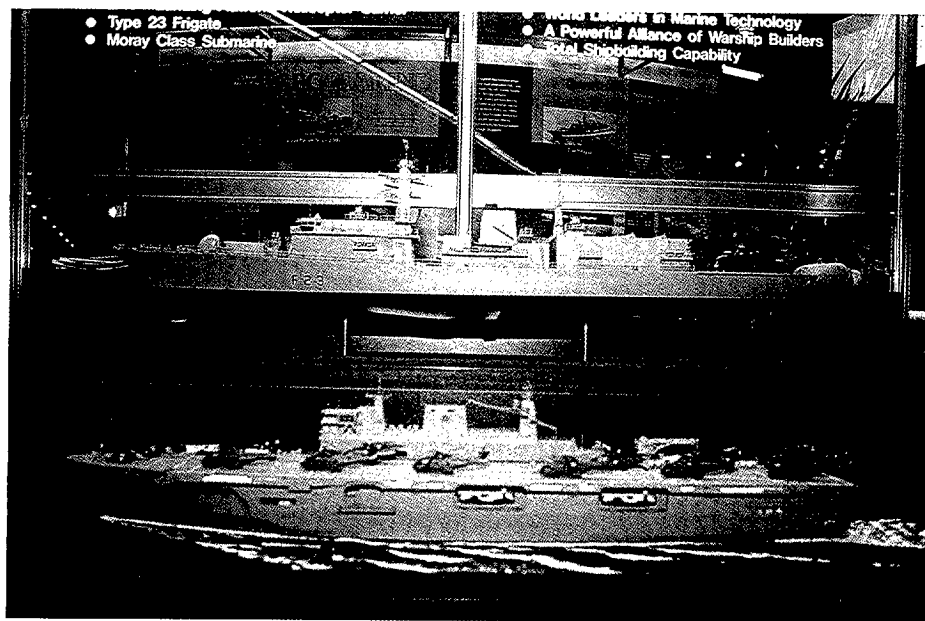
El *Chakri Naruebet*.

respectivamente. La capacidad del hangar de estos buques es de 21 aviones, su dotación es de 1.000 hombres y la velocidad máxima sostenida oscila entre 24 y 26 nudos, siendo su autonomía, a 15 nudos, 7.500 millas náuticas. Van dotados de dos catapultas de 75 m y de dos ascensores para aeronaves a proa y popa de la isla. Después de la construcción por «Bazán» del portaaviones ligero para Tailandia, el interés por este tipo de buques de «bolsillo» ha crecido sobremanera en esa zona del mundo.

En el pabellón de España no podía faltar la maqueta del portaaviones *Chakri Naruebet*, el primero que se construye en el mundo por encargo de otro país, buque insignia de la Real Marina de Tailandia, y que en tiempos de guerra ejercerá el mando y control de la flota y proporcionará el apoyo y asistencia a todas las operaciones navales.

Gracias al sistema de construcción integrada, en el que se ha aplicado de manera exhaustiva la modularización, se han conseguido montar en 17 meses los 99 bloques de que consta el buque, lo cual posibilitará su entrega 30 meses después de su puesta de quilla, lo cual constituye un récord en comparación con los buques de este tipo construidos hasta la fecha, de tal forma que será entregado al país asiático en el mes de marzo de 1997, sesenta meses después de la firma del contrato, que se efectuó el 27 de marzo de 1992.

La Marina norteamericana planea construir hasta un séptimo buque de asalto anfibio LHD de la clase *Wasp*, para así contar con siete buques de esta



En primer término, el *Ocean*; detrás, el LPD/R británico.

clase y cinco de la LHA-1 *Tarawa*. Los *Wasp* tienen un desplazamiento de 40.500 toneladas y una eslora de vuelo máxima de 257,25 m, siendo su manga de 32,30 m. Su dotación está formada por 1.108 personas, pudiendo transportar 2.107 infantes de Marina. Como transporte anfibio tienen capacidad para 42 helicópteros CH-46 (incluidos seis aviones AV-8B) y como SCS (*Sea Control Ship*) veinte AV-8B y 4/6 helicópteros SH-60. Como los aviones V/STOL pueden llevar mayor carga útil si tienen la posibilidad de efectuar una carrera de despegue, los más de 250 m que mide la cubierta de vuelo son suficientes para ello, hasta el extremo de que se juzgó inútil contar con «trampolín de despegue».

Los británicos han sido los primeros de Europa en construir un gran porta-helicópteros anfibio, el LPH-01 *Ocean*, que fue botado el 11 de octubre de 1996 en Escocia; se trata de un buque de 20.500 toneladas de desplazamiento, con una eslora de 203 m y una manga máxima de 36 m, con una dotación de 465 personas, incluida la unidad aérea embarcada, pudiendo acomodar hasta 800 hombres de desembarco con su equipo, armamento, artillería, vehículos y municiones. La UNAEMB estará formada por doce helicópteros EH-101 y seis ligeros *Lynx*, estando su cubierta capacitada para la toma de cubierta y abastecimiento de los helicópteros *Chinook*. En la cubierta de vuelo cuenta con dos ascensores y cuatro LCVs para el personal, dos a cada banda, así como embarcaciones neumáticas de asalto. Está capacitado a su vez para transportar los *Sea Harrier* y a la próxima generación de helicópteros de ataque, aunque tampoco lleva trampolín de despegue para los aviones V/STOL.

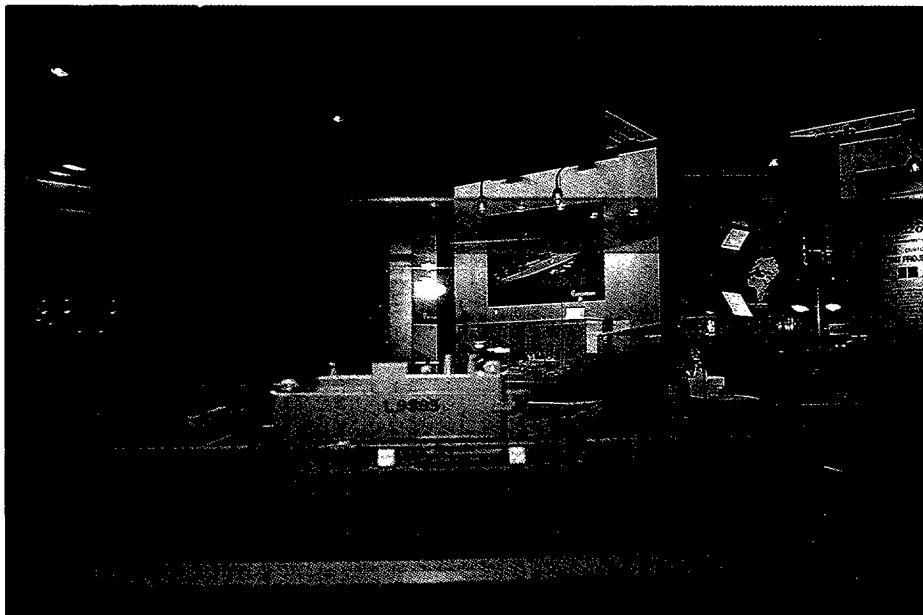
Del portaaviones nuclear *Charles de Gaulle*, de 38.000 toneladas de desplazamiento, no vamos a hablar, para dedicarnos por entero a dos buques cuyos modelos habían realizado los astilleros franceses de la DCN y Chantiers de L'Atlantique. El Buque de Intervención Polivalente (BIP), de la DCN, es una plataforma para asalto anfibio de 19.000 toneladas de desplazamiento a plena carga, con una eslora de 190 m y una manga en la línea de flotación de 26,5 m. La propulsión que se ofrece para él puede ser muy variada, y en arquitectura CODOG (dos turbinas de gas y dos motores diesel) podrán alcanzar una velocidad máxima de 25 nudos; la distancia franqueable a 15 nudos será de 10.000 millas y la autonomía en víveres, 45 días. La dotación consta de 450 personas y la capacidad del hospital es de 50 camas. En la cubierta de vuelo tiene seis *spots* para helicópteros pesados y la pista de despegue con rampa para los aviones V/STOL a plena carga. El hangar tiene capacidad para 14 helicópteros pesados o 10 V/STOL y dos helicópteros ligeros, y dos ascensores para su traslado a la cubierta de vuelo. En lo que respecta a la capacidad anfibia, este buque puede transportar en el dique dos aerodeslizadores LCAC o cuatro LCM. En el hangar de vehículos cabe la tercera parte de un regimiento mecanizado (1.000 toneladas aproximadamente), pudiendo transportar hasta 500 soldados de desembarco. Siguiendo las pautas que marcaron en su día los astilleros Bremer Vulkan, de Alemania, la DCN ofrece sobre el papel el BIP 13, el 10 y el 8, de 13.000, 10.000 y 8.000 toneladas, respectivamente.

El buque de asalto portahelicópteros LHD (*Nimis*), de Chantiers de L'Atlantique, ofrece algunas ideas interesantes para este tipo de buques, que van a proliferar en los próximos años. Se trata de un barco en el que se combinan las técnicas de los transbordadores modernos y las de los buques anfibios con isla a estribor y cubierta corrida, que lamentablemente no llega hasta el extremo de proa. Su desplazamiento a plena carga sería de 13.300 toneladas, la eslora total 162,50 m y la manga 28,50, siendo ésta en la cubierta de vuelo de 32 m. En esta cubierta hay cuatro *spots* para el despegue y toma simultáneos de cuatro helicópteros, de hasta diez toneladas, como puede ser el NH-90. Los helicópteros se alojan en un ensanchamiento de la isla, entrando y saliendo por una puerta lateral a la misma, lo que no nos parece muy positivo. Sin embargo, la capacidad anfibia está bien desarrollada, con una cubierta de pozo de 23,8 m por 6,4 m para cuatro LCM de 90 toneladas. La dotación se reduce a 140 personas, pudiendo transportar hasta 500 hombres de tropa y unos 100 vehículos, entre carros, camiones, etc., además de un hospital para 24 camas. Cuenta, por supuesto, con ascensor para subir hombres y material a la cubierta de vuelo, tres rampas a popa, dos laterales para la entrada de vehículos y una grande en el centro que se comunica con la cubierta de pozo, y otra lateral a estribor para la entrada y salida de vehículos.

Un proyecto italiano interesante

Del crucero portahelicópteros *Garibaldi*, de 13.370 toneladas, de Fincantieri, no hablaremos por ser ya bien conocido, aunque sí nos interesaba mucho el proyecto de un nuevo buque, más grande, para la Marina italiana, polivalente, esto es, con capacidad anfibia, que ya tiene nombre: *Mazzini*, un «supergaribaldi», que podría llegar a tener un desplazamiento a plena carga de 18.000 toneladas. No obstante, nuestro interés se concretó en uno de los proyectos más atrayentes de la exposición, un LPD (*Landing Platform Dock*) que para nosotros tiene poco de LPD y más de un LHD/LHA. El modelo se encuentra en el pabellón de Fincantieri de Italia y el numeral del buque dado por el astillero era el L-9895, un proyecto que puede seguir adelante con el encargo de una unidad por la Marina italiana. Los pocos datos que conseguimos de él son: desplazamiento de 12.000 toneladas, eslora 151 m y manga 21 m, siendo su velocidad máxima 21 nudos. La dotación es de 140 personas, incluido el personal de helicópteros y lanchas de desembarco, que, aunque así nos informaron, creemos muy reducida, y la capacidad de transporte de fuerzas 498 (64 más para travesías cortas). Para el desembarco vertical puede llevar seis helicópteros de 9/10 toneladas, despegando cuatro de ellos a la vez; y en la cubierta de pozo cuatro lanchas de desembarco LCM para el anfibio, contando a su vez con un ascensor a media eslora a la altura más o menos de la isla.

En lo que respecta a buques anfibios LPD y LSD, hay que decir que a principios del próximo siglo las capacidades anfibias de Estados Unidos, Gran Bretaña, Francia e Italia y, en último término, de España y Holanda van a



Modelo del buque anfibio italiano.

aumentar considerablemente. El buque español desarrollado conjuntamente con Holanda («Nevesbu» y «Bazán»), que se está construyendo en el arsenal de Ferrol, tendrá un desplazamiento de cerca de las 13.000 toneladas, una eslora de 160 m y una manga de 23,32 m. El buque llevará un garaje de algo más de 1.000 m² para el transporte de hasta 33 carros pesados de combate o 130 transportes acorazados de personal, pudiendo cargar también 112 toneladas de munición para las fuerzas de desembarco. La dotación estará formada por 127 hombres y podrá transportar 611 soldados totalmente equipados, desembarcando estas fuerzas en un asalto anfibio gracias a sus seis helicópteros de tipo medio, disponiendo de una cubierta de vuelo para la utilización de dos helicópteros a la vez de hasta 10 toneladas. El desembarco anfibio de los medios más pesados se llevará a cabo en cuatro lanchas de desembarco LCM que transportará en su cubierta de pozo. Al estar dotado de un hospital completo con quirófanos, sala de urgencias y laboratorio, se podrá utilizar también en misiones de apoyo a la población civil, en casos de crisis o catástrofes. La propulsión de este buque español, que será bautizado con el nombre de *Galicia* (el holandés se denominará *Rotterdam*), correrá a cargo de cuatro motores diesel marinos Bazán/Caterpillar de 4.060 CV cada uno, que le proporcionarán una velocidad máxima de unos 20 nudos, siendo su autonomía, a 12 nudos, 6.500 millas náuticas.

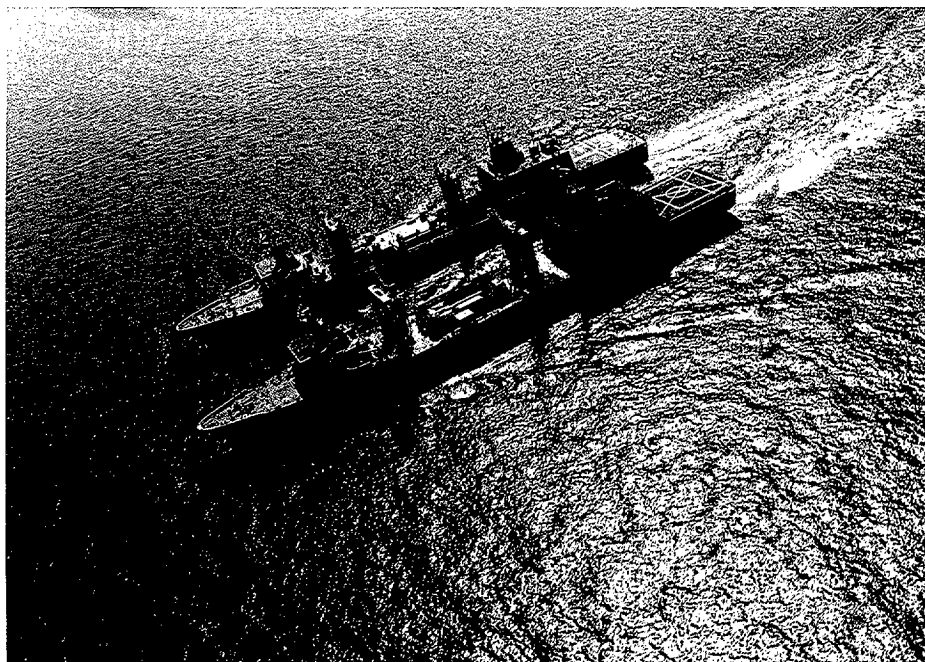
La competencia entre los industriales de los Estados Unidos por el contrato de los 12 buques de asalto anfibio de la próxima generación (LPD 17) está a punto de terminar (se han formado dos grandes grupos, uno de ellos capitaneado por Avondale Industries y otro por Ingalls Shipbuilding) que es, sin lugar a dudas, el mayor programa naval de los Estados Unidos para el resto de esta década. El primero de los buques deberá entrar en servicio en el año 2002, autorizándose la construcción de dos buques anuales entre los años 1998 y el 2002. Estos buques reemplazarán a 41 LKA, LSD, LPD y LST, con 26 años de servicio, fijándose el ciclo de vida de los nuevos LPD/17 en 35 años. El desplazamiento de estos buques será de 25.300 toneladas, su dotación de 493 personas y la tropa transportada, 700. En su cubierta de pozo podrá llevar dos aerodeslizadores LCAC y en el hangar de helicópteros dos CH 46 o tres UH/AH-1.

Los astilleros Vickers (VSEL) construirán los dos LPD/R que reemplazarán a los veteranos HMS *Fearless* y HMS *Intrepid* que tienen más de 30 años a sus espaldas; estos dos buques formarán a principios de siglo el núcleo de la fuerza anfibia de la Armada británica, junto con el LPH, HMS *Ocean*, del que ya hemos hablado anteriormente. Tendrán un desplazamiento de 16.000 toneladas, se habló en un principio de 14.300, y su eslora será de 171 m, con una manga de 26,5 m. Su dotación será de 325 hombres y podrá acomodar hasta 600 soldados con su equipo, artillería, vehículos y municiones. En la cubierta de helicópteros de popa podrán operar, a la vez, dos de tipo medio, y en la cubierta de pozo, cuatro LCU (*Landing Craft Utility*), contando también con cuatro LCV/P a babor y estribor.

En la DCN de Brest se está construyendo la segunda unidad del TCD (Transporte de Lanchas de Desembarco) *Foudre* de 11.900 toneladas, del que ya hemos hablado extensamente en esta REVISTA y, aunque tiene algunas modificaciones con respecto a su hermano, al no haber conseguido desplazarnos a Brest no hemos podido hablar *in situ* de las variaciones de este nuevo LSD, al que se bautizará con el nombre de *Sirocco*. La Marina italiana ya tiene operativo el tercer buque de la clase *San Giorgio*, el L-9894 *San Giusto*, convertido en buque-escuela. En esta tercera unidad se pueden ver modificaciones importantes, que eran lógicas, como la supresión de la «celada» de proa, como dicen los italianos, que no se llegó a utilizar nunca en los dos primeros para el desembarco en playa, dado su gran tamaño, 8.000 toneladas, y la nueva situación de los tres LCV/P de babor, para dejar libre la cubierta central de la isla.

Buques logísticos

En lo que respecta a buques logísticos, no podía faltar en el pabellón de España un modelo de nuestro buque mixto petrolero y de aprovisionamiento



El AOR *Patiño*, en primer término, junto a su hermano holandés *Amsterdam*.

para apoyo al grupo de combate, el *Patiño*, de 17.000 toneladas de desplazamiento a plena carga, construido en Ferrol, habiendo sido diseñado a medias entre «Bazán» y «Nevesbu», de Holanda (el de ellos *Amsterdam*). La eslora del AOR *Patiño* es de 165 m y la manga en la línea de flotación de 22 m, va propulsado por dos motores diesel Bazán/Man que le proporcionan una velocidad sostenida de 20 nudos. Su dotación está formada por 180 personas y cuenta con un hangar para la operación de tres helicópteros medios o dos pesados y la cubierta de vuelo correspondiente, a popa, sala de operaciones, dentista, rayos X, laboratorio y hospital para 10 camas. Cuenta con cuatro estaciones de aprovisionamiento para el suministro de sólidos o líquidos, una a cada banda para sólidos pesados y otra de aprovisionamiento de líquidos a popa y la estación normal VERTREP.

Bremer Vulkan, de Alemania, ha sido el astillero encargado de construir, para la Marina de aquel país, dos unidades de un buque polivalente de avituallamiento tipo 702, de 18.500 toneladas de desplazamiento, 166 m de eslora y 24 m de manga. La primera de estas unidades será alta en la Marina de la República Federal Alemana en 1999 y la segunda al año siguiente; estos buques serán los primeros de esta especialidad de mediano tonelaje, puesto que el tipo 404 *Elbe* tiene sólo un desplazamiento de 3.450 toneladas. Los

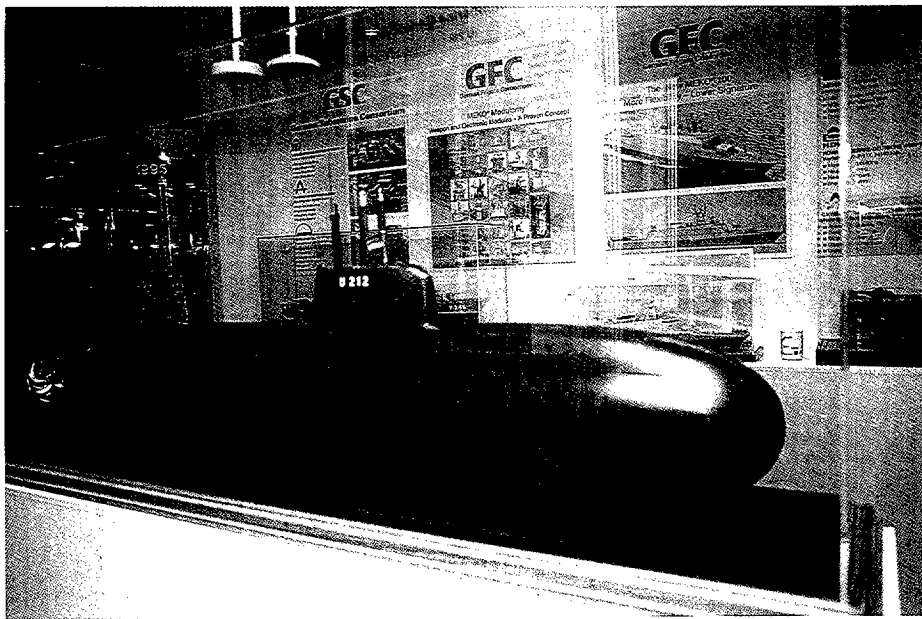
nuevos 702 tendrán una capacidad de carga de 9.750 toneladas, una velocidad de 19,5 nudos, una autonomía de 45 días y la distancia franqueable a 18 nudos, 6.000 millas.

El mismo problema de buques de apoyo logístico demasiado pequeños tenía hasta ahora la Marina italiana, con sus dos unidades *Stromboli* y *Vesuvio*, de 4.200 toneladas de desplazamiento, por lo que ya ha sido aprobada la construcción de un buque al que se denominará *Etna*, de apoyo logístico/ecológico, de 13.000 toneladas y una eslora de 142 m, siendo su manga 21 m. Es, por tanto, un poco mayor que los dos petroleros nodrizas, logísticos, construidos en la DCN de Francia, para Arabia Saudí, de 10.950 toneladas de desplazamiento a plena carga, una eslora de 135 m y manga de 18,70 m. El buque italiano contará con bodegas, pañoles para piezas de repuesto, misiles y torpedos, así como de talleres. Dos instalaciones para el aprovisionamiento de combustible, cargas líquidas y sólidas a otras unidades en la mar y, por supuesto, cubierta de vuelo y hangar a popa. Los camarotes tendrán capacidad para 230 personas y su alta velocidad, 21,5 nudos, garantizará una intervención inmediata en el lugar requerido.

Submarinos

Los seis submarinos que construye Australian Submarine Corporation, para la Marina de aquel país, han sido diseñados por los ingenieros suecos de Kockums, su costo total se cifra en cerca de 425.000 millones de pesetas, a 80.500 millones la unidad, y serán entregados a intervalos 14 meses. El tipo 471, que está construyendo Australia bajo licencia de los suecos, de casco único, se hace en seis segmentos o módulos de acero de alta resistencia. El desplazamiento de los submarinos *Collins* es de 2.500/3.000 toneladas, su eslora 77 m y el diámetro 8 m; están divididos en dos compartimentos resistentes estancos y cuentan con dos niveles de cubierta. En su interior podrán llevar 23 armas en total: torpedos pesados y ligeros, el misil antibuque Sub Harpoon y, por supuesto, minas, que podrá lanzar a través de sus seis tubos. Con una dotación de 46 personas (22 menos que en los *Oberon* británicos) podrá hacer patrullas de 70 días en alta mar.

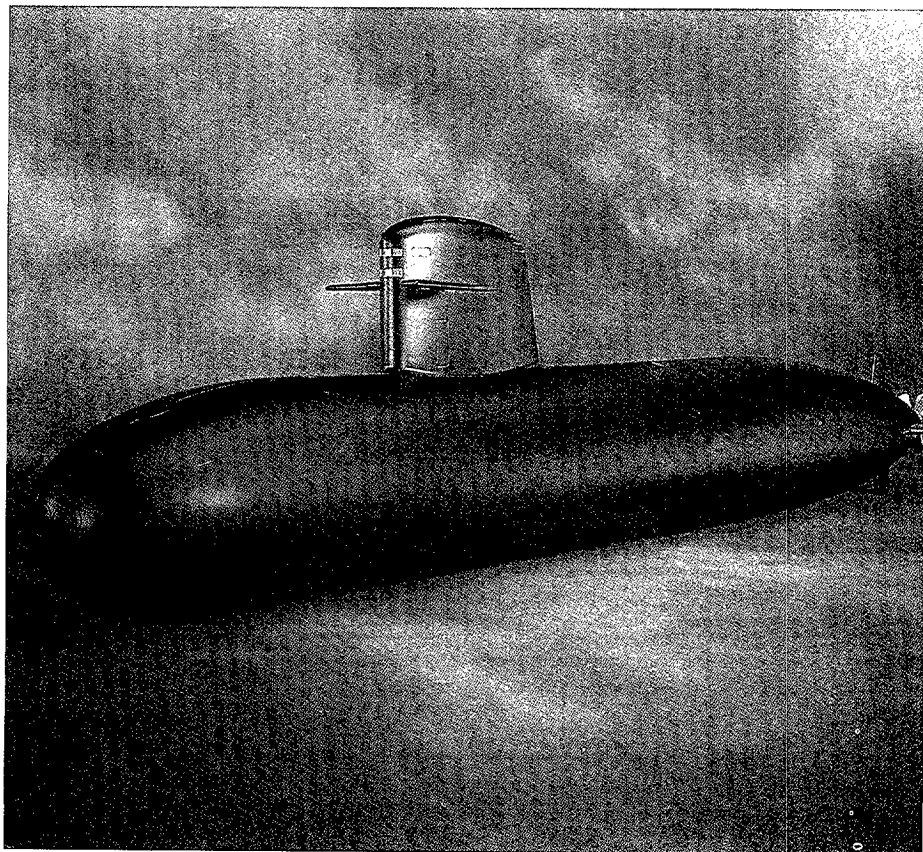
Por su parte, los suecos están empeñados ahora en la construcción de tres submarinos *Gotland* de la clase A-19, que serán entregados, el segundo y el tercero, a intervalos de 12 meses. Construidos también por el método modular, en cinco secciones, lo que reduce el tiempo de construcción, van dotados del sistema Stirling, de propulsión independiente del aire (AIP) de Kockums. El desplazamiento estándar de estos buques es de 1.500 toneladas, la eslora 60 m y el diámetro 6,2 y van dotados de cuatro tubos para torpedos pesados y dos para ligeros, siendo su dotación de sólo 25 hombres.



Submarino alemán del consorcio.

El otro gran coloso en submarinos convencionales es Alemania, que en estos momentos está empeñada en la construcción de los nuevos submarinos U-212, después de haber triunfado en el mundo con su serie 209. La firma IKL es la que los diseña, ocupándose de su construcción en Alemania el GSC (*German Submarine Consortium*), que agrupa a los astilleros Howaldtswerke-Deutsche Werft (HDW) y a Thyssen Nordseewerke (TNSW). El U-212, que tendrá un desplazamiento estándar de 1.350 toneladas, siendo su eslora de 53,5 m y el diámetro del casco de 6,8 m, irá dotado de un sistema de propulsión híbrido y no estará operativo hasta el año 2003. La Marina italiana decidió en diciembre de 1995 la construcción de dos submarinos tipo 212, en paralelo con el programa alemán, por lo que el número de diseñadores de submarinos no nucleares se reduce considerablemente.

Por su parte, Francia, que está a punto de dar de baja a sus últimos submarinos convencionales de la clase *Agosta*, ha conseguido últimamente una buena venta a Paquistán con la firma del contrato, por parte de la DCN, de tres submarinos *Agosta 90* con propulsión diesel-eléctrica, aunque posteriormente serán equipados con el sistema Mesma AIP en el que trabajan la firma francesa Bertin y la Empresa Nacional «Bazán», entre otras.



El *Scorpene*.

«Bazán» y el *Scorpene*

España está también involucrada, concretamente la «Bazán», con DCN Internacional en el desarrollo de la familia del submarino *Scorpene*, que puede ser movido por propulsión convencional o anaerobia química AIP. Las características de este submarino, que iría dotado de seis tubos lanzatorpedos y 18 armas (torpedos y misiles antibuque), de un desplazamiento de 1.430/1.570 toneladas, son: una eslora de 63,50 m y una manga de 6,20 m, la velocidad en inmersión hasta 20 nudos (máximo dos horas) y la autonomía 50 días.

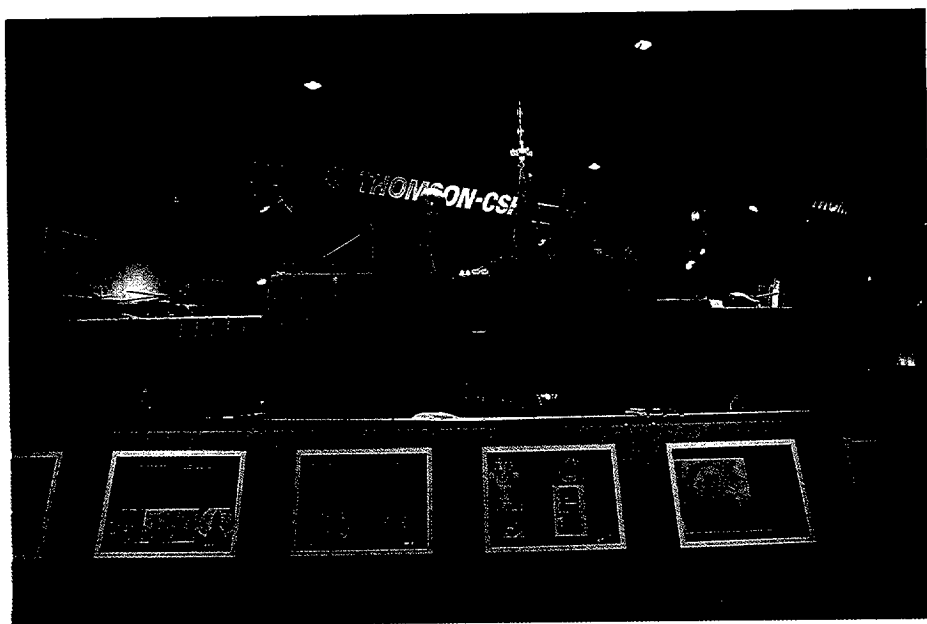
La DCN de Francia ofrece también para la exportación del submarino tipo *Turquoise*, diseñado para ser equipado con un sistema de propulsión AIP y heredero de las prestaciones del submarino nuclear de ataque tipo *Amethyste*, con un desplazamiento de 2.415/2.725 toneladas, una eslora de 75 m, y 7,60 m de manga; su velocidad en inmersión es de más de 21 nudos, la autonomía de 66 días y la distancia franqueable en tránsito 10.000 millas. Su dotación es

de 45 hombres en total, y su armamento seis tubos lanzatorpedos y 22 armas (torpedos y misiles).

Cerramos el capítulo de submarinos con el acuerdo firmado a comienzos de 1995 entre Suecia, Dinamarca y Noruega para el futuro submarino KD1 (*Viking*), proyecto por el que mostró interés Finlandia en febrero de 1996, aunque, por problemas financieros, Suecia decidió posponerlo cinco años. Paralelamente, Kockums de Suecia ha iniciado la fase de previabilidad de un nuevo submarino para el siglo XXI, denominado «Submarino 2000», con tecnología furtiva y casco resistente a diferentes tipos de armas, entre otros adelantos. Este «Submarino 2000», que entrará en servicio en el año 2010, reemplazará en la Marina sueca a los dos últimos de la clase *Sjöormen* y a los tres de la *Näcken*.

Destructores y fragatas

Al empezar nuestro recorrido por los buques de guerra de superficie, destructores y fragatas que estaban representados en Euronaval 96, no tendremos más remedio que comenzar a hablar, someramente, de los destructores lanzamisiles DDG-51 *Arleigh Burke*, los buques de superficie de técnica más avanzada y poder, en su género, del mundo. Con sus 8.850 toneladas de desplazamiento a plena carga, 153 m de eslora y 20 m de manga, pueden



Fragata *Horizon*.

alcanzar una velocidad máxima de más de 30 nudos, gracias a sus cuatro turbinas de gas LM-2.500. El cerebro de estos buques es el sistema de armas AEGIS asociado al radar AN/SPY-1D, y los tres tipos de misiles de lanzamiento vertical (90 celdas) utilizados son Tomahawk, Standard y Harpoon.

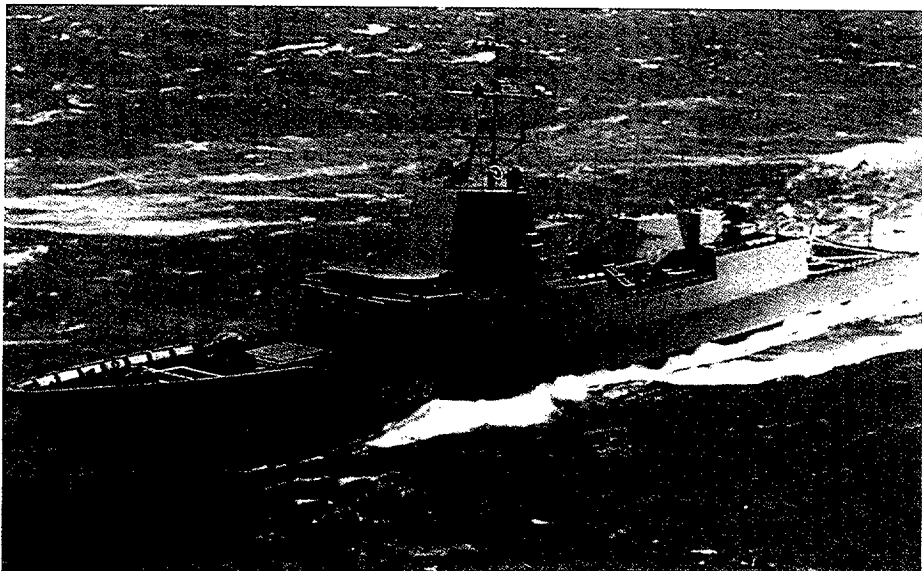
Los programas en cooperación son las únicas posibilidades que tiene Europa frente al coloso norteamericano, y el fracaso de la fragata NFR-90 de la OTAN ha abierto este camino, formándose dos consorcios trilaterales de los seis países más importantes de Europa occidental para proyectar y después construir una fragata (de 5.800 y de 6.500 toneladas) para sus Marinas de guerra.

El programa «Horizon» ha reunido a Francia, Gran Bretaña e Italia en el diseño, desarrollo y construcción de una fragata común de nueva generación, con una misión específica de defensa antiaérea, así como para escolta y protección de un grupo de combate o de un grupo de buques y con cualidades de resistencia en la mar y gran capacidad de supervivencia.

A este buque, más que fragata deberían llamarlo destructor, no sólo por sus 6.500 toneladas de desplazamiento a plena carga, sino también por sus misiones fundamentales, no olvidemos tampoco que las cuatro unidades francesas van a reemplazar a dos destructores de 6.100 toneladas, los *Suffren*. Las seis unidades italianas sustituirán al crucero *Vittorio Veneto* y a dos destructores de 3.600 toneladas de la clase *Audace*, y en Gran Bretaña, las doce nuevas unidades, a los tristemente famosos destructores tipo 42 de 4.350 y 5.350 toneladas, según el lote. (En el conflicto de Las Malvinas, de 1982, participaron siete destructores de este tipo, por parte británica, y la pérdida de dos de ellos, del lote primero, sacó a la luz las deficiencias de la Royal Navy en el campo de la defensa de sus buques contra ataques aéreos. El *Sheffield* fue hundido por un misil Exocet, el 4 de mayo; el *Glasgow* se salvó a duras penas, cuando una bomba de avión le atravesó de parte a parte sin explotar, y, finalmente, el *Coventry* fue alcanzado por tres bombas el 25 de mayo y se hundió en 46 minutos).

Las *Horizon* tendrán una eslora de 140 m y 18 m de manga, siendo su velocidad máxima de 29 nudos, la distancia franqueable a 18 nudos, 7.000 millas y la autonomía en víveres 45 días. Estarán dotadas del nuevo sistema de armas de defensa antiaérea PAAMS, a base de 48 misiles (Aster 15 y 30) de lanzamiento vertical, ocho misiles antibuque, 12 torpedos ligeros antisubmarinos y un cañón de 127 mm a proa, así como un helicóptero medio con su hangar correspondiente. Se estima que cada una de estas fragatas puede costar el equivalente a 52.000 millones de pesetas, a pesar de lo grande de la serie (en principio 22 buques), y que la primera unidad no estará en servicio antes del año 2005.

En el otro programa trilateral, para la obtención de una fragata también eminentemente antiaérea, firmaron un acuerdo de cooperación Alemania, Holanda y España para diseñar y proyectar dicho buque, que luego llevarían a cabo los astilleros respectivos elegidos en cada país. Las necesidades mínimas



Fragata F-100.

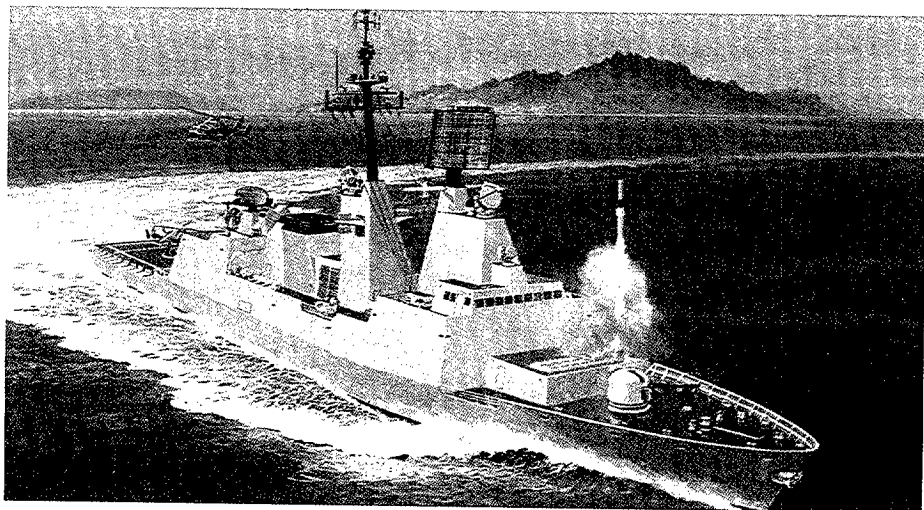
de las tres Marinas se cifran en cuatro buques F-100 para España; tres, más una opción, F-24, para la Marina alemana, y dos unidades más, LCF, para la de Holanda, que sustituirán en los últimos dos países a tres destructores *Lütjens* y a dos fragatas AA clase *Tromp*.

Las F-100 españolas

Las F-100 españolas que, según los informes de «Bazán», se empezarán a construir en sus astilleros de Ferrol a partir de 1997, tendrán un desplazamiento de 5.800 toneladas, su eslora máxima será de 146,70 m, la manga máxima de 18,60 m y alojamiento para 250 personas (11 del personal del helicóptero). La propulsión será CODOG con dos turbinas de gas General Electric, LM-2.500 y dos motores diesel Bazán/Caterpillar, con los que podrán alcanzar una velocidad máxima de 28,5 nudos, siendo la distancia franqueable a la velocidad de crucero (18 nudos) de 4.500 millas. El armamento consistirá en un lanzador vertical MK-41 con 48 celdas, dos jarras *Harpoon*, de cuatro misiles cada una, para la lucha antibuque, dos tubos dobles lanzatorpedos MK-32, mod. 9 a cada banda, un Meroka 2B CIWS y finalmente un cañón a proa, de 76 mm, y el helicóptero embarcado (podría llevar hasta dos unidades como en nuestras fragatas *Santa María*), el SH-60 *Sea Hawk*.

El sistema de combate de nuestras F-100 será el norteamericano AEGIS, de los destructores *Arleigh Burke*, el único operativo del mundo occidental. Una muy buena decisión que tal vez lamentarán otros países no haber tomado

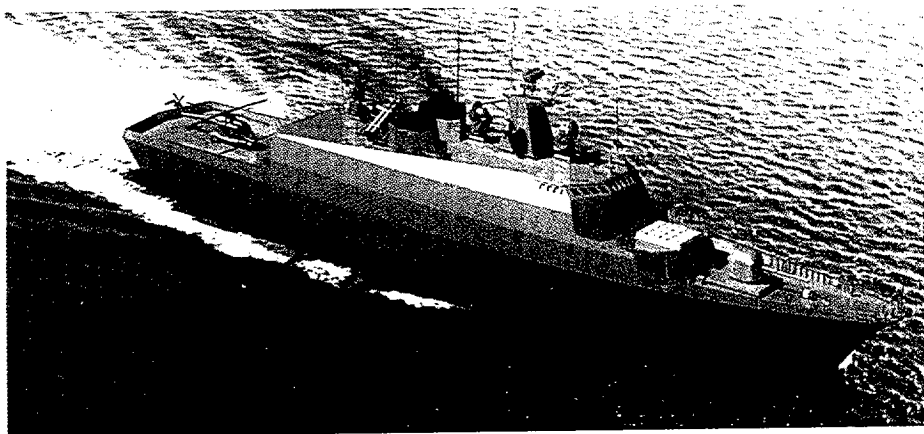
a tiempo; además, cuando nuestros buques estén operativos, los destructores norteamericanos con este sistema serán ya 35, hasta llegar a los 57 al completar el programa.



Proyecto de fragata norteamericana para la exportación.

El GICAN de Francia (Grupo Industrial de Construcciones y Armamentos Navales) calcula que de aquí al año 2005 el mercado mundial de fragatas y corbetas aumentará ostensiblemente de 135 a 209 unidades; quizá sea por esta razón por la que los astilleros que asistieron al Euronaval 96 se volcaron en este tipo de buques.

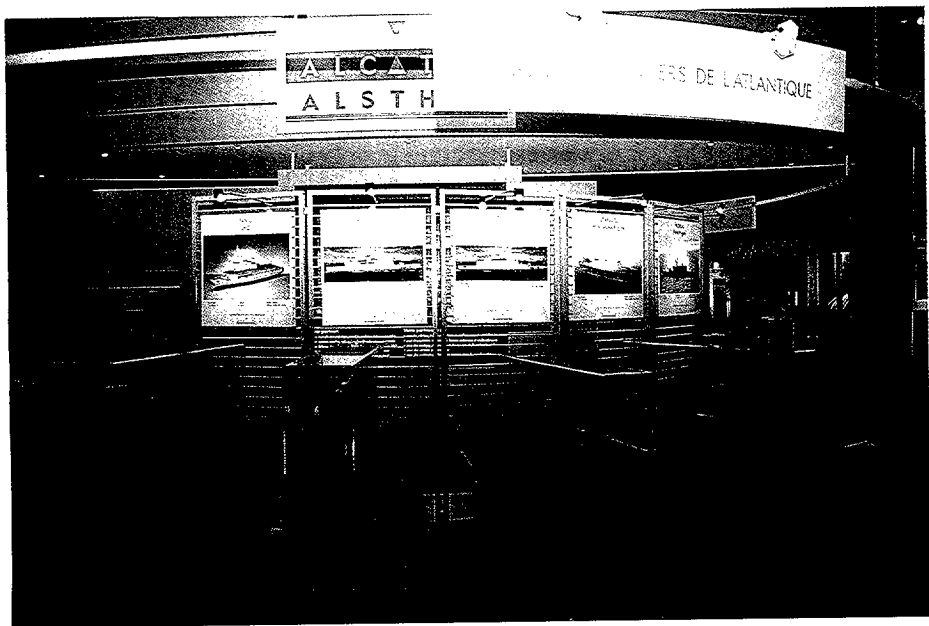
Newport News Shipbuilding ofrecía una fragata de 3.870 toneladas y una corbeta de 1.950 toneladas con 124,8 m de eslora la primera y 87,9 m la segunda, y autonomía de 30 y 21 días, respectivamente, con hangar fijo para helicóptero de hasta diez toneladas. Los franceses siguen con su famosa fragata *La Fayette* de las que van a fabricar cinco unidades en vez de las seis previstas, aparte de las seis para la República de China (Taiwán) y las dos de los Emiratos Árabes Unidos. Se trata de la primera en su clase con características furtivas que ya está operativa y que se contradice en su modernismo en lo que respecta al armamento, puesto que todavía no puede llevar los sistemas de misiles de lanzamiento vertical desarrollados por Francia e Italia, ya que no estarán terminados hasta dentro de unos años. La *Souveraineté* es una corbeta derivada de la clase *La Fayette*, de 2.200 toneladas de desplazamiento, el mínimo para que pueda operar desde ella un helicóptero de diez toneladas. Se trata de un buque de 96 m de eslora y 14 m de manga, que puede servir no sólo para la defensa de la zona económica exclusiva, sino también para acciones ofensivas contra fuerzas aeronavales hostiles y para escolta. Su armamen-



Corbeta furtiva *MEKO-100*.

to: un cañón de 76 mm a proa, 16 sistemas de lanzamiento vertical Aster 15, un sistema CIWS y 4/8 misiles antibuque.

Chantiers de L'Atlantique presentaba este año modelos de dos buques nuevos de la familia *Floreal*, de los que la Marina Nacional de Francia cuenta con seis unidades para el control de la zona económica exclusiva en los espacios marítimos alejados de la metrópoli: la fragata antisubmarina *Floreal 35*,



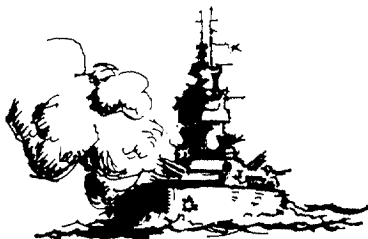
Modelos de la familia *Floreal*.

de 3.850 toneladas y 118 m de eslora, y un buque-escuela de 6.000 toneladas y 137,20 m de eslora máxima; no creemos que este último interese mucho a no ser que lo hayan ofrecido a la Marine Nationale para sustituir al portahelicópteros *Jeanne d'Arc*.

Los astilleros británicos Yarrow Shipbuilders Limited, que han construido y siguen fabricando las famosas fragatas tipo 23, de 3.500 toneladas y 133 m de eslora, ofrecen a su vez una hermana pequeña de éstas: la F-2000, de 2.000 toneladas de desplazamiento estándar y 106 m de eslora, que puede ir propulsada por cuatro motores diesel MTU que le proporcionarían una velocidad máxima de 28,5 nudos. A proa podrá llevar un cañón Bofors de 57 mm, y a su espalda un lanzador vertical con 16 misiles Seawolf; entre las dos estructuras, dos jarras cuádruples de misiles Exocet y, finalmente, dos lanzadores de torpedos.

Blohm & Voss de Alemania ofrecía su familia *Meko*, triunfadora en muchos países, empezando por la F-123, la fragata más grande de todas, de 4.500 toneladas, cuya cuarta y última unidad acaba de ser entregada a la Marina de la República Federal. Las otras fragatas modernas *Meko* que se construyen actualmente son las de la Marina de Turquía y las diez de Australia y Nueva Zelanda, que allí se denominan *Anzac*, pero para nosotros la novedad estaba en el nuevo proyecto de corbeta furtiva *Meko 100*, buque que ofrecen con desplazamientos que van desde las 900 a las 2.500 toneladas, de los 69 a los 92 m de eslora y velocidades de 25 a 38 nudos.

Alfonso DE CARLOS PEÑA





Regata «Cutty Sark». Buque-escuela italiano «Amerigo Vespucci». Autor: José Rodríguez Rodríguez.

CONCESIÓN DE LA MEDALLA DE ORO DEL REAL SITIO DE SAN LORENZO DE EL ESCORIAL A LA REAL Y MILITAR ORDEN DE SAN HERMENEGILDO



L Muy Ilustre Ayuntamiento del Real Sitio de San Lorenzo de El Escorial adoptó, en la sesión plenaria del 25 de julio de 1996, el acuerdo de conceder la Medalla de Oro del Real Sitio a la Real y Militar Orden de San Hermenegildo en atención a sus especiales relaciones históricas.

Atendiendo al deseo del Gran Canciller de la Orden de que se dé la más amplia difusión a esta distinción entre los cuadros de mando, que son en su mayoría miembros de ella o aspiran a serlo, reproducimos literalmente la parte dispositiva del acuerdo, que dice así:

«Concesión de la Medalla de Oro de este Real Sitio de San Lorenzo de El Escorial a la Real y Militar Orden de San Hermenegildo.—La Comisión Informativa de Educación, Cultura y Festejos, en sesión celebrada el día 19 de julio del corriente año, dictaminó favorablemente al expediente instruido para la concesión de la Medalla de Oro de este Real Sitio de San Lorenzo de El Escorial a la Real y Militar Orden de San Hermenegildo, en base a la siguiente propuesta:

“D.^a Lorena de Santos Richart, Concejal delegada de Cultura del M. I. Ayuntamiento de San Lorenzo de El Escorial, en mi calidad de Juez Instructor del expediente incoado para la concesión de la Medalla de Oro de este Real Sitio a la Real y Militar Orden de San Hermenegildo, abierto a propuesta de todos los grupos políticos que conforman la Corporación Municipal, y por orden expresa del Sr. Alcalde, según Decreto de Alcaldía de fecha 28 de junio de 1996, tengo el honor de poner en conocimiento del Sr. Alcalde y de todos los miembros de la Comisión Informativa de Cultura el resultado de la instrucción de dicho expediente, así como de la propuesta resultante, que someto a la consideración de esta Comisión.

De la documentación consultada resulta:

1.º Que la Real y Militar Orden de San Hermenegildo fue instituida por Real Decreto de 28 de noviembre de 1814 y, a lo largo de su historia, su finalidad ha sido y es la de recompensar y distinguir a los Oficiales Generales, Oficiales Superiores, Oficiales, Suboficiales Superiores y Suboficiales de las Fuerzas Armadas y del Cuerpo de la Guardia Civil por su constancia en el servicio y su intachable conducta, a tenor de lo que establecen las Reales Ordenanzas de las Fuerzas Armadas.

2.º En el cumplimiento de sus fines, la Real y Militar Orden, se reúne en capítulo cada dos años, celebrando sus capítulos en el Monasterio de San Lorenzo de El Escorial, lugar donde se guarda la reliquia de los restos de San Hermenegildo, colocada allí por el Rey Felipe II.

3.º En la celebración de los Solemnes Actos Capitulares de la Orden, tradicionalmente ha participado el Pueblo de San Lorenzo de El Escorial, que representado por la Corporación en Pleno del M. I. Ayuntamiento colabora en la realización de los Actos. El Sr. Alcalde del municipio recibe y cumplimenta a S. M. el Rey don Juan Carlos, soberano de la Orden, a su llegada a la Lonja del Monasterio.

4.º La celebración de estos Solemnes Actos Capitulares, recrea la antigua y tradicional relación entre San Lorenzo de El Escorial y la Casa Real, y los altos estamentos de la nación, siendo S. M. el Rey quien convoca a la Real Orden de San Hermenegildo en San Lorenzo de El Escorial, siguiendo la tradición de sus antepasados.

5.º Por otra parte, estos Solemnes Actos atraen al pueblo de San Lorenzo de El Escorial alrededor de mil quinientas personas, lo que redundará en una mayor proyección exterior del municipio, así como un estrechamiento de los lazos cívicos-militares.

6.º En razón de que nuestro Estado mantiene vivas las tradiciones históricas, apoyando la solemnidad de estos actos, por ser la Real Orden una institución que premia conductas intachables de miembros de las Fuerzas Armadas en tiempos de paz, y con el fin de contribuir al acercamiento de nuestro Municipio con su historia y con las Fuerzas Armadas, siempre al servicio de toda la ciudadanía, es por lo que procede el otorgamiento de honores municipales a esta institución como premio y reconocimiento a su labor.

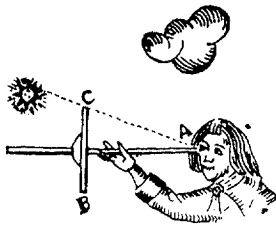
Por todo lo anteriormente expuesto, propongo a la Comisión Informativa de Cultura y al Sr. Alcalde la ratificación de la propuesta de la Concesión de la Medalla de Oro de este Real Sitio a la Real y Militar Orden de San Hermenegildo, y su elevación al Pleno de la Corporación para su aprobación.”

El Pleno Municipal por unanimidad acuerda conceder a la Real y Militar Orden de San Hermenegildo la Medalla de Oro de este Real Sitio de San Lorenzo de El Escorial.

Y para que conste y pueda acreditarse donde proceda, expido la presente Certificación,, de orden y con el visto bueno del Sr. Alcalde-Presidente en San Lorenzo de El Escorial a treinta y uno de julio de mil novecientos noventa y seis.»

Vº Bº
El Alcalde
(Firmado)

El Secretario
(Firmado)





STANAVFORMED en Nápoles. De izquierda a derecha: *Adrias* (Grecia), *Nothingam* (Gran Bretaña), *Canarias* (España), *G. G. Bradley* (EE. UU.), *Grecale* (Italia), *Van Galen* (Holanda), *Yildirim* (Turquía), *Brandenburg* (Alemania). Autor: R. Díaz Huélamo.

EL C-4



N el artículo «El submarino C-4, cincuenta años en el recuerdo» publicado en nuestro cuaderno de junio de 1996, figuraban las fotografías de los miembros de su dotación, trágicamente desaparecidos en el naufragio. Diversos errores en la identificación fueron recogidos en la «fe de erratas» que insertamos en la página 121 de julio del mismo año, en la que, no obstante, aún figuraban algunos sin identificar. El capitán de navío retirado don Enrique

Rolandi Gaité, que cuando se produjo el triste suceso era segundo comandante del buque y que sobrevivió debido a haber tenido que quedar en tierra aquejado de enfermedad, nos remite la lista correcta completando los que no estaban identificados y corrigiendo otros. Nadie hay más autorizado que él para hacerlo, puesto que los conocía personalmente, por lo que consideramos que ésta es la lista correcta y completa, con la única excepción del marinero de segunda Rafael García García, cuya fotografía tampoco ha podido aportar; por otro lado, nos confirma la repetición de la misma persona correspondiente a las fotos números 21 y 44, dándonos su nombre.

Con su valiosa aportación esperamos haber perfeccionado la información, que sufrió los efectos del tiempo transcurrido, atendiendo además el deseo expresado por los autores del artículo.

1. Capitán de corbeta Francisco Reyna Carvajal, comandante.
2. Teniente de navío José Rivero Tapiador, alumno del Curso de Submarinos.
3. Capitán de máquinas José Cifuentes González, jefe de Máquinas.
4. Teniente de navío Horacio del Barrio Delgado, alumno del Curso de Submarinos.
5. Alférez de navío Antonio Bosqué Blanch, alumno del Curso de Submarinos.
6. Alférez de navío Francisco Martínez García, alumno del Curso de Submarinos.
7. Mecánico 1.º David Laencina Blázquez.
8. Electricista 1.º Ginés Garrido Caparrós.
9. Mecánico 1.º Pedro Vázquez Sánchez.
10. Mecánico mayor Germán Ocampo Martínez.
11. Mecánico 2.º Raimundo Paredes Ramos.
12. Torpedista 2.º Lucas Marchante Morales.
13. Electricista 2.º Víctor Fernández Piñón.
14. Barbero Sebastián Alonso Molina.
15. Contra maestre mayor Alejo Aldegunde Dorrego.
16. Cabo 1.º artillero Francisco Pérez Bayona.
17. Cabo 1.º maniobra José Seoane Varela.

INFORMACIONES DIVERSAS

18. Marinero de 2.^a José Pérez Martínez.
19. Cabo 2.^o fogonero Diego Varela Madrid.
20. Cabo 1.^o radio Manuel Cervantes Calderón.
21. Cabo 1.^o radio José Fariñas Ollero.
22. Marinero de oficio Benigno Gallego Díaz.
23. Marinero preferente fogonero Eugenio Medina Heras.
24. Especialista mecánico Antonio Martínez Pardo.
25. Marinero de 2.^a Serafín Pérez de Tudela.
26. Marinero de oficio Ramón Cemeli Masvidal.
27. Marinero de oficio José Santiago Santos.
28. Marinero de 2.^a José Charneco Olivera.
29. Marinero de 2.^a Francisco Martínez Collado.
30. Cabo 2.^o electricista Norberto Pardo Albadalejo.
31. Especialista artillero Luis Santos Sanz.
32. Especialista electricista Diego Vilar Martínez.
33. Marinero de oficio Antonio Berenguer Llorent.
34. Marinero de oficio Francisco Salvador Martínez.
35. Marinero de 2.^a Juan Montes Romero.
36. Marinero de 2.^a Vicente Fontán Fernández.
37. Marinero distinguido Casimiro Sanemeterio Tapia.
38. Marinero cocinero Elisardo Miniño Casemanes.
39. Marinero oficio Eduardo Gutiérrez Cerezo.
40. Cabo 1.^o torpedista Pablo Martínez Martínez.
41. Marinero de oficio Benito Insua Soto.
42. Cabo 1.^o electricista Jerónimo García Salmerón.
43. Marinero de oficio Ramón Urtiaga Plazas.
44. Cabo 1.^o radio José Fariñas Ollero.





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.

24.527.—Hace cien años

Abre el cuaderno de diciembre de 1896 un artículo titulado *Notas sobre el gobierno de los buques*, por don Joaquín Bustamante, capitán de fragata; es conclusión del anterior cuaderno. Estudia los «movimientos giratorios» del timón. Sigue *Colisiones en la mar*, «modo de evitarlas ó por lo menos atenuar sus consecuencias», por Alf. David, «capitaine au long cons.», traducido por el teniente de navío don Francisco de Llano, de la «Revue Maritime et Coloniale», de enero de 1896. *Numerosas determinaciones de latitud* «practicadas en un mismo paraje y en diversas épocas, mediante la observación, con cronómetro

y sextante, de los intervalos de tiempo sidéreo transcurridos desde los momentos en que dos estrellas tienen una misma altura al Este del meridiano, hasta que vuelven á tener la misma al Oeste», por el conde de Cañete del Pinar. *Calderas del crucero inglés «Terrible»*, por don José María Gómez, teniente de navío, ingeniero naval: «Uno de los puntos más interesantes de este buque es el tipo de calderas que ha sido adoptado», las describe y explica su funcionamiento. *Blindaje y artillería de grueso calibre* «desarrollos y tipos recientes», tomado de «United Service Gazette», es una «Conferencia dada por el capitán de navío W. H. Jaques, de la Armada de los Estados Unidos *meeting* de la Asociación Británica, efectuado hace poco en Liverpool». *Pérdida de la hélice del vapor correo «Montevideo» de la Compañía Transatlántica*, por don Manuel Triana, capitán de fragata, da la noticia de la misma el día 4 de octubre cuando desde el puerto de La Luz (Gran Canaria) navegaba rumbo a Puerto Rico, para pasar a La Habana, «llevando á su bordo 1.711 individuos, de los cuales 1.307 eran de la clase de tropa». *Ensanchamiento y aumento de profundidad del canal de Suez*, traducido por el teniente de navío don Francisco de Llano, de la «Revue Maritime et Coloniale». «Este artículo está extraído de una Memoria escrita por el comandante de la *Aurora*, corbeta de hélice de la Marina austríaca, que pasó el canal en los días 20 y 21 de mayo de 1895. *Efemérides de Marina* correspondientes al mes de diciembre. *Madagascar*, por Gustave Landrieu, «*sous-commissaire*» de la Marina francesa, traducido de la «Revue Maritime» por don Francisco de Llano, teniente de navío; se trata de un extenso y documentado estudio de la isla; describe el país, la población, fauna y flora, la producción, el comercio y otros datos muy interesantes. *Nuestros destructores de torpederos*, por don Víctor M. Concas, capitán de navío; la gran importancia que tienen éstos.

En *Noticias Varias*, dan, entre otras: *España. Acorazados guardacostas «Numancia» y «Vitoria»*, se refiere a la «transformación razonablemente económica» de éstos, «que permitirá que presten aún buenos servicios como acorazados guardacostas». *España. Torpedos Schwartzkopf*: «Se ha dispuesto que los acorazados *Princesa de Asturias*, *Cardenal Cisneros* y *Cataluña* monten cinco torpedos *Schwartzkopf* de 70 kg» *España. El «Carlos V»*: el día 21 de noviembre se han verificado en Cádiz las pruebas sobre amarras con dos calderas del acorazado *Carlos V*. Los resultados fueron del todo satisfactorios». *Bibliografía*, con la reseña de varios libros y periódicos españoles y extranjeros. *Erratas*, varias correspondientes al número anterior de la REVISTA. *Índice general alfabético por autores y por materias del tomo XXXIX de la REVISTA GENERAL DE MARINA*. *Apéndice*, con disposiciones relativas al personal de los distintos Cuerpos de la Armada hasta el día 26 de noviembre de 1896. Gran número de láminas acompañan al cuaderno.

J. F. G.

24.528.—Centenario de la guerra de Cuba, diciembre 1896



Una Real Orden del día primero de este mes aprueba en definitiva las dotaciones asignadas a la sección y embarcaciones que constituyen las fuerzas navales de la Laguna de Lanao. La Plana Mayor quedó constituida con un teniente de navío de 1.ª, comandante de la sección; un contador de navío, habilitado, y un segundo médico; además había treinta individuos de maestranza y las embarcaciones siguientes:

- Lanchas cañoneras *Lanao* y *General Blanco*, mandadas por un teniente de navío con 29 hombres de dotación.
- Lanchas *Corcuera* y *Almonte*, mandadas por un alférez de navío con 20 hombres de dotación.
- Cuatro botes cañoneros mandados el primero por un teniente de navío, el segundo por un alférez de navío y los otros dos patroneados por sendos terceros contramaestres, todos con 22 hombres de dotación.
- Tres botes de remos con un cabo de mar de 2.ª, un artillero de mar de 1.ª y 12 marineros de 2.ª.
- Tres chalanas con nueve marineros (tres de 1.ª y seis de 2.ª).

Otra real orden del día 10 asigna los nombres de *Plutón* y *Proserpina* a los dos destructores de torpederos que construye la casa Thompson Clydebank para la Armada.

El día 16, otra real orden aumenta, con motivo de la campaña de Cuba y Filipinas, veinticuatro plazas en la compañía de soldados jóvenes de Infantería de Marina, o sea, a razón de ocho soldados distribuidos en cada uno de los tres departamentos.

El mismo día se dispone también por otra real orden que los preceptos de la Real Orden de fecha 6 de diciembre de 1895 «respecto á los familiares de los jefes y oficiales destinados á Cuba, sean aplicables á los jefes y oficiales que pasen á la campaña de Filipinas».

El día 21 se dispone, por el mismo procedimiento, que las gratificaciones que en

concepto de caballo perciban en Ultramar las plazas montadas de Infantería de Marina sean, en lo sucesivo, en un todo iguales a las del Ejército.

Y sin más disposiciones relativas a estas campañas termina el año 1896, en el que negros nubarrones empiezan a despuntar en el horizonte patrio.

J. B. N.

24.529.—Biografía breve



Es ésta la de don Pedro Novo y Colson, nacido en Cádiz el 26 de octubre de 1846. Ingresó, cuando contaba 16 años, en el Colegio Naval, siendo promovido a guardia marina el año 1864; efectuó varios cruceros en la fragata *Princesa de Asturias* y en la *Tetuán*. Siendo ya alférez de navío, año 1872, pasó a Cuba, dándosele el mando de la cañonera *Lista*, destinada a operar contra los insurgentes por las costas de Manzanillo y río Cauto, prestando también importantes servicios en tierra agregado al batallón de Antequera. De las «peripecias» que pasó durante ese tiempo nos dio cuenta en un libro titulado *Miscelánea*. El precario estado de su salud, debido a lo insalubre del clima, le obligó a regresar a la Península. Restablecido ya, tomó parte en la tercera guerra carlista (1872-1876), así como en las luchas contra los cantonales; por estos motivos, le fue concedido el grado de capitán del Ejército, así como varias condecoraciones.

En el año 1878, ya de teniente de navío, fue nombrado profesor de la Escuela Naval y después pasó a Madrid; es entonces cuando comienza a compaginar los deberes propios de su profesión con la actividad literaria, aunque ya desde muy joven se había revelado como buen escritor y poeta, puesto que siendo alférez de navío escribió una narración titulada «Paseo científico por el Océano», prologada por don Javier de Salas y Rodríguez, capitán de navío y miembro de la Real Academia de la Historia; participó en la fundación de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos.

Muchas fueron las obras que Novo escribió, bien de carácter histórico, literario o

científico; así en el año 1879 publicó «Última teoría sobre la Atlántida», traducida al francés y al italiano y muy favorablemente comentada por varios científicos extranjeros; por el mérito de esta obra fue nombrado académico correspondiente de la Real Academia de la Historia y, más tarde, numerario. En el año 1880 fue la titulada «Historia de las exploraciones árticas hechas en busca del Paso del Noroeste», siendo don Cesáreo Fernández Duro quien lo prologó; del valor científico de esta obra da muestra el que Nils A. Nordenskjöld, descubridor de este paso, le escribiera una carta, en la cual el sabio explorador sueco le manifestaba que «era la más completa aportación hecha hasta entonces á la historia de aquellas expediciones». En el año 1881, publicó una recopilación «Sobre los viajes apócrifos de Juan de Fuca y de Lorenzo Ferrer Maldonado», libro que escribió por encargo del a la sazón ministro de Fomento, conde de Toreno, como contribución al Congreso Internacional de Americanistas que se celebraba en Madrid, y que sirvió para esclarecer la verdad sobre este tema. El mismo año publicó su obra principal, «Historia de la guerra de España en el Pacífico»; tuvo ésta una gran acogida tanto en España como en América, incluso por los entonces enemigos declarados de ésta. Otra obra fue, año 1885, «La vuelta al mundo por las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*, desde 1789 á 1794»; se refiere a la expedición de Malaspina y Bustamante. Por el año 1888 publicó «Estudio crítico de las Escuadras europeas»; digna de recordar también es la conferencia leída en el Ateneo de Madrid sobre «Magallanes y Elcano», así como su «Estudio para el resguardo de las costas de Cuba», y muchos otros trabajos más que la razón de espacio obliga a no citar.

También cultivó el teatro, siendo su principal obra el drama «La bofetada» y una oda «A Sebastián Elcano»; otras fueron las tituladas «Vasco Núñez de Balboa», «Todo por ella», «Estado y Marina» y varias más. Como periodista fundó «El Mundo Naval Ilustrado», colaborando en varias revistas y periódicos. El año 1903 se le concedió la Gran Cruz del Mérito Naval, e ingresó en la Real Aca-

demia Española (30-5-1915), leyendo un discurso titulado «Cantores del Mar».

Falleció en Madrid el 17 de febrero de 1931.

J. F. G.

24.530.—Buques hospitales



Durante la primera guerra mundial, poco después de las once de la noche del 4 de enero de 1918, fue torpedeado y hundido por un submarino alemán el barco hospital británico *Rewa*, a pesar de llevar todas las luces y marcas señaladas por la Convención de La Haya. Los alemanes pretendieron justificar el ataque alegando que estos buques eran empleados indebidamente en el transporte de municiones.

Con objeto de impedir estos ataques, el gobierno británico, negando los cargos que se le hacían, acordó con el español que cada buque de esta clase debía llevar a bordo un comisionado neutral como garantía contra los ataques a los barcos de la Cruz Roja.

El *Rewa* llevaba a bordo 237 pacientes de Marina, 56 del Ejército, ocho oficiales sanitarios, 69 enfermeros y cuatro religiosas al servicio de la Armada. Todos ellos y la tripulación, a excepción de cuatro miembros de ésta, fueron salvados.

Los jefes y oficiales de la Armada que fueron designados por el gobierno español y que ejercieron sus funciones en los buques hospitales ingleses, franceses e italianos fueron los siguientes:

Capitanes de fragata: Eugenio Montero Reguera y José Núñez Quijano; capitanes de corbeta: Gonzalo de la Puerta Díaz, Lorenzo Milá Batlle, Enrique Marra-López y Zulueta, Roberto López Barril, Francisco J. de Salas González, Ramón Martínez del Moral, Tomás Sostoa Martínez, Lorenzo Moyá y Matanza, Ignacio Cayetano Ojeda, Arsenio Rojí Echenique, Arturo Armada López, Luis Verdugo Partagás, Enrique Rodríguez Fernández de Mesa, Antonio Batalla Díaz, y el teniente de navío Adolfo Lería López.

Pertenecientes a la Escala de Tierra, fueron los siguientes: capitán de fragata Ángel Ramos-Izquierdo Vivar; capitanes de corbeta:

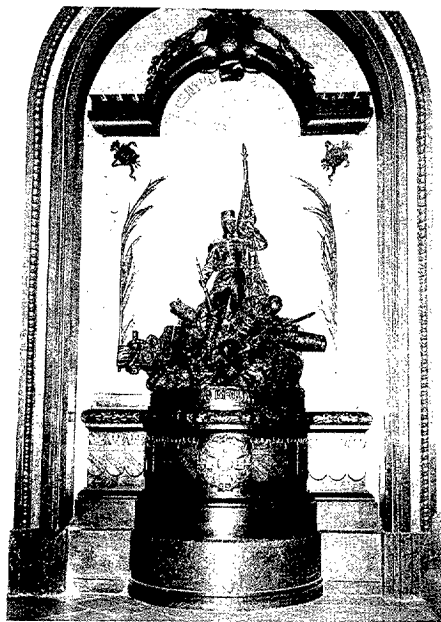
Antonio Gascón Cubells, Alfonso Perate Barroeta, Álvaro Churruca Murga, Diego González Hontoria y Fernández Ladreda; tenientes de navío: José Viguera Gómez Quintero, Miguel Ángel Montero Patero y Ángel Rizo Bayona.

J. M.^a B.

24.531.—¡No importa!



En el antiguo Centro del Ejército y la Armada, hoy Centro Cultural de los Ejércitos, en el rellano de la escalera correspondiente al primer piso, existe un bello monumento de bronce que merece conocerse. «No importa» es su título.



En él, un soldado de nuestra Infantería se yergue manteniendo una bandera con mano firme. Su uniforme es el correspondiente a los años finales del pasado siglo, en Europa. Se alza sobre un amasijo de restos, entre los cuales los hay navales: un timón, un trozo de mástil y un cañón que parece de un buque. Un soldado caído, muerto o herido, con

uniforme colonial está tendido sobre los gloriosos despojos. Centra los relieves del pedestal una Laureada de San Fernando.

Parece que hace alusión a la pérdida de nuestra escuadra y a la de Cuba y Filipinas, y que a pesar de lo que ello supone hay que seguir adelante. «Aún queda la Fiel Infantería» (que somos todos), como dice el himno de este Arma, principio y fin de las guerras.

Recordemos que durante la guerra de la Independencia se remataban los desastres con un «¡No importa!», y se seguía con tenacidad inigualada por nación alguna. Tanta importancia se le dio que tomó personalidad el «general no importa», como ya la tenía el «general invierno». El resultado de ese tesón fue la victoria sobre el coloso del siglo Napoleón Bonaparte.

Hay que tener muy presente que el «No importa» es tan sólo un recurso supremo para cuando las cosas han ido mal; e importa mucho preparar la continuación, como debió serlo la preparación primera en el *Para bellum* tan necesario para conseguir la paz, la paz honorable que precisa la Patria. Muy tenaz hay que ser también en la preparación para una siempre posible guerra.

C. M.- V.

24.532.—¿Azufre?



Aun el mismo marqués de la Victoria, don Juan José Navarro, conocido detractor de Ferrol y adversario integral de la construcción de los nuevos arsenales en la ciudad, hubo de reconocer, en una de sus obras, la aptitud que ya había tenido su ría para albergar hasta 30 navíos del Rey de España —lo era Carlos III—, aceptando tácitamente, añadimos, la capacidad e idoneidad del entorno para el sostenimiento de las dotaciones en sus diferentes aspectos de aguada, abastecimiento de víveres, etc.

Lo cierto es, sin embargo, que son contados los autores que se expresan hostilmente contra la ciudad y sus arsenales; bien al contrario, son muchos los que, en cualquier tiempo, la colman de alabanzas. Uno de estos últimos, Jacobo de Castro, que escribe en 1722, es decir, 19 años antes de que el

marqués efectuase su visita de tres días a Ferrol, en la que basa sus juicios peyorativos, hace la siguiente exposición:

«Goza esta villa de tan célebre puerto que en la Descripción se llama el Sol de los puertos de Europa. No sé que infelicidad le privó de su antigua fama con el nombre de Jubia, para que no entren en puerto tan seguro las muchas embarcaciones que solían en otro tiempo. En realidad su bahía es tan espaciosa que puede recibir una numerosa armada, y está defendida con tres castillos a la estrecha entrada de la ría, que es muy mansa, y abundante de todos pescados. El país, y todo lo que corre hacia Puentes Deume, en la misma Descripción, se llama el vergel de Galicia. Los montes más altos por la parte que miran a la ría llevan por inclinación natural limones, naranjas y otras frutas, las cuales entretrejidas con las viñas hacen el vergel tan alto como los montes, y tan espacioso como la comarca.»

A la vista de semejantes alabanzas, cabe preguntarse si, como parece, en el corto período de tiempo de 19 años, habría llovido en Ferrol, no la típica agua del orballo gallego, sino azufre como en Sodoma y Gomorra, o... ¿qué tal un escape nuclear como en Chernobil?

R. A. M.

24.533.—Nadador



Durante el ataque a Argel por la escuadra combinada de España, Nápoles y la Orden de Malta, bajo el mando de don Antonio Barceló (julio de 1784), algunos cautivos, aprovechando la confusión del bombardeo, lograron fugarse y llegar a los buques atacantes. En un diario de la expedición se menciona que:

«El día 21 se cogió otro cautivo cristiano que se vino nadando con dos barriles, una escalera y tres calabazas...»

Este fugitivo proporcionó informes muy interesantes de la eficacia del fuego de la fuerza naval y sobre la ayuda que el enemigo reci-

bía de franceses, ingleses y daneses, pero de su filiación sólo se nos dice que era gallego.

No le faltaron ingenio y audacia para evadirse con tales medios, aunque hemos de suponer que como nadador no debía de ser muy bueno, a juzgar por la desmesurada reserva de flotabilidad en barriles y calabazas que estimó necesaria para no ahogarse. Precauido era el gallego, tanto como para llevar también una escalera. ¿Pensaría que los barcos no tenían escalas para subir a bordo?

G. Y.

24.534.—Libro curioso



Se trata del titulado «Viajes y sucesos», escrito por el sacerdote dr.

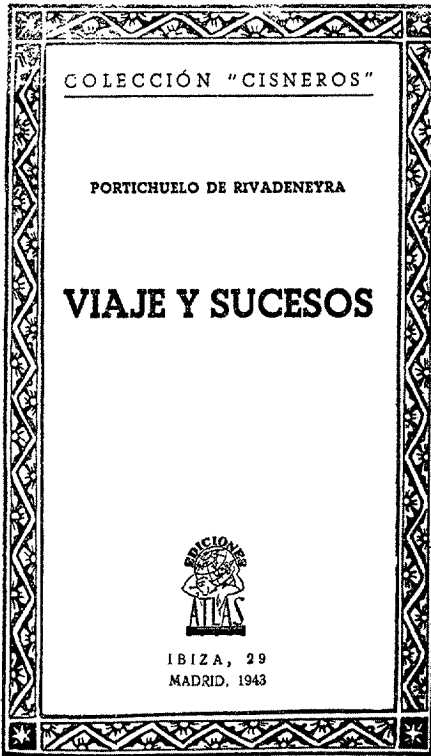
don Diego Portichuelo de Rivadeneyra, siendo su título completo, la «Relación del viaje y sucesos que tuvo desde que salió de la ciudad de Lima hasta que llegó á estos reinos de España», reeditado por Ediciones «Atlas», de Madrid, el año 1943.

El libro es interesante y entretenido, una verdadera «novela de aventuras» aunque aquí parece que sean ciertas todas las peripecias que nuestro autor padeció.

Precede una *Nota preliminar* del catedrático e historiador que fue don Ciriaco Pérez Bustamante, en la que hace un documentado estudio de lo que era la navegación a las Indias en aquella época, bien «en naves sueltas o en flotillas aisladas», los peligros que ésta encerraba a causa de los piratas principalmente, por lo que había que «organizar armadas de defensa...»; sigue una *Invocación* «a Dios Nuestro Señor (que) usó conmigo y los demás compañeros, y también para que si llegase esta noticia á otros y se viesen en semejantes trabajos y conflictos, pongan la esperanza de salir de ellos (con viva fe) en Nuestro Señor...».

Los capítulos son siete y por algunos de sus títulos puede imaginarse el lector los «sustos» que debió pasar don Diego durante su azaroso viaje hasta su final.

Comienza cuando «Sale la Armada del puerto de El Callao para el de Panamá.—Piérdese la capitana»; se trataba de la Armada del Mar del Sur «que todos los años conduce la



plata y tesoros de los reinos del Perú...»; salieron el día 18 de octubre de 1634 e iba él embarcado en la almiranta del mando de don Francisco de Solís. «Salen los galeones de Puertobelo la vuelta de Cartagena (de Indias)», prosiguiendo su viaje a La Habana, arribando antes en «la Nueva España», en el «puerto de San Juan de Ulúa» de donde continuaron hacia La Habana; de aquí salió «el marqués general con sus galeones, á la vuelta de España, y piérdese la almiranta»; de aquí salió en conserva el galeón de él; iba, esta vez en «la escuadra del capitán Marcos del Puerto» rumbo a España, hasta que, por fin «Entré en Sevilla á 6 de octubre...», donde dio noticias de todos los sucesos ocurridos durante la navegación, escribiendo también a «Madrid al señor don Juan González de Uzqueta y Valdés, dándole cuenta, y de mi llegada á Sevilla, y la respuesta de Su Señoría fué muy como de su gran caridad y tanto

celo, pues en la ocasión de tan gran desconuelo, cuando me hallaba en carnes, pobre y tan desamparado..., me envió una letra de cincuenta ducados, para que me reparase, y me viniese á la corte... Y de allí á pocos días me avisó cómo Su Majestad (que Dios guarde) me había hecho merced de una media ración de la Santa Iglesia de Lima».

En fin, que nuestro buen sacerdote y «aventurero naval» pudo, parece ser, rehacer su vida.

J. F. G.

24.535.—¿Milagro?



Cuenta don Álvaro de Mendaña que, en cierta ocasión, navegando por el Pacífico en «una noche oscura», cayó al agua un hombre, al que «tuvieron por muerto desde luego», pero él les «dijo que lo encomendaran á Nuestra Señora»; en efecto, «amainaron las velas, echáronse dos marineros con un escotillón y una sondaleza y le recogieron ya muy cansado, porque hacía una hora que nadaba».

«Nuestra Señora milagrosamente le salvó, porque estándole encomendándole á Ella, hubo algunos que dijeron que veían una luz adonde el mozo estaba, como una candela, y él mismo dijo después que le habían traído al navío, que él había visto una luz sobre sí.»

En otra ocasión, como se viera rodeado de arrecifes, desconocidos para él, dice que: «Yendo con esta determinación entendimos claramente que Nuestro Señor nos favorecía por intercesión de su Divina Madre y de los tres Reyes Magos, á los cuales siempre trujimos por abogados, porque al entrar en la restinga vimos una estrella muy respaldiciente por medio de la gavia mayor, que la tuvimos por guía segura que nos envió para acertar la entrada de la restinga».

L. F. F.

24.536.—Una aventura galante



El 6 de agosto de 1741 un escándalo sin precedentes conmovió a la muy recatada sociedad mallorquina de la época: el teniente del Regimiento de Drago-

nes de Orán don Manuel de Bustillos se fugó con una monja de la Misericordia, sor Margarita de Valseca, la cual se descolgó desde una tribuna de la iglesia de su convento y, disfrazada de hombre, se reunió con su enamorado —que, por cierto, estaba casado—, embarcando ambos con pasaportes falsos en un gánguil francés que salía para Almería.

El obispo acudió en demanda de auxilio al virrey, don José de Vallejo, quien ordenó la inmediata salida del jabeque *El León*, del mando de don Antonio Barceló, alférez de fragata honorífico, que tres días después avista al francés, nombrado *Nuestra Señora de Gracia*, a 30 leguas de Cartagena, dándole caza hasta llegar a la voz, aunque sin lograr que su patrón, Agustín Barrière, tal vez bajo amenazas del insensato teniente, se pusiera al paio. Un certero cañonazo desarbóla entonces al gánguil, salta a su bordo Barceló haciendo honor a su probado arroyo, y con su célebre chafarote desenvainado conmina a Bustillos a que se entregue, pero éste, en lugar de hacerlo, esgrime una enorme pistola de arzón con la que le apunta directamente. En tan crítico momento interviene oportuno un marinero, que descarga un contundente golpe con su hacha de abordaje desarmando al teniente de Dragones en el mismo instante en que sale el disparo; gracias a su rapidez de reflejos acaba de salvar la vida al terror de los piratas agarenos, que sería gloria de la Real Armada y héroe popular, llegando al más alto grado sin haber pasado por la Real Compañía de Guardias Marinas, caso insólito... y el jabeque entra en Palma el día 16 conduciendo a su presa.

El lance no pudo terminar más trágicamente: Bustillos es procesado militarmente y, condenado a la última pena, se le ejecuta públicamente el 4 de mayo de 1742 en el céntrico paseo del Borne, enterrándosele en Montesión. Si grande había sido la impresión causada por la campanada el año anterior, la consternación de la población mallorquina al conocer la sentencia, durísima aun para aquellos tiempos, tanto más rigurosos que los actuales, fue tan tremenda que las autoridades llegaron a temer un alzamiento popular, que no llegó a producirse. Para más cruel ironía del destino, el artillero con el que el infeliz

teniente fue decapitado ¡había sido inventado por él mismo pocos años antes!

La desventurada sor Margarita conservó la cabeza sobre los hombros —después de todo, ella no había disparado contra un oficial del Rey—, pero no para disfrutar mucho: fue recluida en su convento a perpetuidad, «privada de voz activa y pasiva» —terrible castigo para una mujer!— y de ejercer empleos en la comunidad, en la que ocuparía siempre el último lugar; ayuno dos veces por semana, a pan y agua, y dos disciplinas; también en los mismos períodos, besando los pies a las religiosas reunidas en capítulo, y sin poder acudir al locutorio, salvo en ocasión de visitas de sus padres. Así aguantó cuarenta años, hasta el 4 de mayo de 1781 en que falleció. ¡Era el 39.º aniversario de la muerte de su amante!

Apostilla náutica.— La palabra *gánguil* aplicada a la embarcación en que huyeron los amantes no se refiere a la dedicada a recoger fango y basuras en los puertos —tan poco romántica—, sino a un barco de pesca con proa y popa iguales que arbolaba un solo palo con vela latina (2.ª acepción en el «Diccionario Marítimo Español» de O'Scanlan).

T. T.

24.537.—Innovador ferrolano



Ángel Pita nació en Ferrol en 1760. No sabemos nada, o al menos no lo sé yo, sobre su juventud y cómo ingresó en la Armada, aunque supongo que sería de la forma usual en la Maestranza de la época.

Estaba en Cartagena en el año 1795, embarcado en la fragata *Perla* con el cargo de primer carpintero, cuando se le ocurrió una curiosa innovación que hizo a las cañoneras mucho más eficaces: cambiar las piezas menores que llevaban las lanchas de los barcos de guerra por un cañón de mayor calibre, con lo que conseguía presentar menor blanco al enemigo, sin disminuir su movilidad, maniobrabilidad o alcance de fuego. Los barcos en cuyas lanchas se experimentó por primera vez la innovación, con éxito total, fueron la propia fragata *Perla* y el navío *San*

Isidro, con un cañón de a 12 en las lanchas de la primera y con otro de a 24 en las del segundo.

Un par de años después, al declararse la guerra con Gran Bretaña, a Mazarredo, a la sazón jefe de Escuadra, se le asignó la defensa del departamento de Cádiz. No dudó un instante don José en reclamar al inteligente ferrolano, encargándole el armamento de las fuerzas sutiles. La diligencia e ingenio de Ángel Pita hizo milagros con las lanchas y tartanas cañoneras, poniéndolas en disposición de hacer frente a los británicos, como así lo hicieron en las acciones de las noches del 3 y 5 de julio de 1797, obteniendo sendas victorias, evitando así el bombardeo de la ciudad por los enemigos y forzándolos a mantener, simplemente, el bloqueo del puerto. Por cierto que el gracejo gaditano se encargó de traducir a coplillas los acontecimientos; una de ellas, por lo menos, perduró por mucho tiempo —ignoro si todavía se recuerda— e, indirectamente, podríamos considerarla una alabanza para nuestro ferrolano:

«¿De qué sirve a los ingleses
tener fragatas ligeras,
si saben que Mazarredo
tiene lanchas cañoneras?»

Las lanchas siguieron hostilizando continuamente al enemigo hasta el punto de, haciéndole levantar parcialmente el bloqueo, permitir que los barcos de cabotaje accediesen al puerto y, en ocasiones, burlar la vigilancia de los sitiadores para la navegación de altura.

Entre las innumerables dotes de Mazarredo estaba, sin duda, la de ser agradecido, como así lo demostró en un documento expedido el 28 de febrero de 1799, estando al mando de la escuadra del Mediterráneo y embarcado en el navío de 3 puentes y 112 cañones *Purísima Concepción*; en dicho documento, como decía, se le concedía a Ángel Pita la gratificación de 1.000 pesetas que le serían abonadas en el comercio de don Domingo Esteban de Olza.

¡Mil pesetas!, bonita recompensa..., ¿qué es lo que no se podría comprar en Ferrol en 1799 por 1.000 pesetas?

R. A. M.

24.538.—El transporte *General Valdés*



Una Real Orden de 16 de diciembre de 1896 dispone la adquisición a Inglaterra de un buque de 1.563 toneladas de desplazamiento, construido en los astilleros Fairfield de Glasgow en 1805, que había prestado servicios con el nombre de *Prince of Wales*. Otra orden, de 8 de enero de 1897, lo destina a transporte, con el nombre de *General Valdés*.

En febrero de 1897 efectuó servicios de vigilancia por aguas de Tarifa, Algeciras y Málaga, con objeto de impedir el tráfico de contrabando. Al mes siguiente embarca en Ferrol fuerzas de Infantería de Marina con destino a Filipinas.

En octubre del mismo año zarpa de Cádiz rumbo a Tánger, llevando a bordo una legación diplomática, con objeto de esclarecer cerca de la autoridad del sultán los ataques y saqueos de que habían sido objeto varios buques, en su mayoría extranjeros, por parte de bandas armadas. La gestión fue eficaz, pues antes de terminar el año 1897 se había conseguido la liberación de los prisioneros capturados por los componentes de las kábilas.

Una Real Orden de 18 de mayo de 1900 lo da de baja en las listas de buques de la Armada en unión de varias unidades.

Existía el proyecto de destinarlo a pontón, pero el 13 de febrero de 1907 sufrió un incendio a consecuencia del cual quedó hundido, constituyendo un peligro para los buques que se le aproximaban.

Diversas circunstancias, como haberse rechazado por su excesivo precio la oferta de varias firmas extranjeras para extraerlo, no dar resultado la contratación por concurso de los trabajos de extracción y la paralización de las gestiones durante la guerra civil, ocasionaron que hasta diciembre de 1943 un equipo de técnicos de la comisión de salvamento de buques no iniciaran los trabajos de extracción.

El 13 de septiembre de 1946 se extrajo el último trozo. Era de la parte de popa y pesaba treinta toneladas. Antes de la extracción se explosionaron dos petardos análogos a los que se habían utilizado en el troceo de las veintisiete piezas en que se dividió el casco.

J. M.ª B.

24.539.—Longevo



En nuestro número de abril pasado, *Miscelánea* número 24.373, recordábamos a dos «ilustres» centenarios; de uno de ellos, don Juan Ramírez de Arellano y Bustamante (1549-1678), citábamos varias de las muchas «peripecias» que a lo largo de su larga y provechosa vida le acacieron; aquí, tomadas de su «Fe de entierro... en la parroquia de San Lorenzo», vamos a conocer algunas más:

«Casado cinco veces. En el primer matrimonio con doña Lucrecia de Aguilar... Segundo con doña Ángela Bernabela de Zamora, viuda; tercero con doña María Aranco, viuda; cuarto con doña Violante de Estrada y Quesada, y quinto con doña Beatriz de Obregón y Armenta... Fue de venerable persona y muy capaz, pues cuando murió estaba componiendo un libro de *Alabanzas de María*, en octavas, sonetos y canciones, y de edad de 46 años compuso otro de diferentes asuntos. Fué Alguacil Mayor de esta Ciudad y de este Arzobispado... Navegó muchos años, sabía siete lenguas. Fué Mayordomo del Convento de Sra. Santa Ana. Fué Escribano de Cámara de la Real Audiencia de esta Ciudad; Escribano del Real Acuerdo; fué secretario de la Contratación. Fué Notario Mayor de la Religión de San Juan de Jerusalem, llamada también Orden de Malta, de Sevilla, Tocina y Alcolea, y Mayordomo de Santa Ysabel de la misma Orden.»

Fue capellán de San Lorenzo cuando contaba con 121 años de edad.

Falleció en el pleno uso de sus facultades mentales, ejerciendo su sagrado ministerio; la «dichosa caída», «que dió en las Pasaderas del Colegio de San Francisco de Paula de esta Ciudad» (Sevilla) fue la causa de su «prematura» muerte.

J. F. G.

24.540.—Ermita marinera



Allá en el remoto Finisterre, remoto en los tiempos viejos, guardando el apelativo misterioso de que aquello es el final de la Tierra, existe una pequeña



ermita de gran sabor marinero; la frecuentan los hombres y mujeres de aquella «costa da morte» que tanto saben de cerrazones y malos tiempos. Y es que en la ermita se da culto a un devoto Cristo (de la escuela del de Orense) del que esperan protección en las duras jornadas de pesca. Se le pide, entre otras oraciones, con el cantar poético:

«Santo Cristo de Finisterre,
Santo de barba dourada,
dame forzas pra pasar
a Laxe da Touriñana.»

Desde la ermita se atalaya el seno de Corcubión; ella vio el hundimiento del *Blas de Lezo*, como años antes viera el del *Cardenal Cisneros*. Tomando alguna altura en la cumbre del tómbolo formado por la península, del lado de la farola, se ve el Centolo y la Área do mar de fora, y el cabo de la Nave y el de Touriñan, allí es temido laxe.

La ilustración que se acompaña es el dibujo que hizo allá por los años cuarenta un marinero de segunda del guardacosta *Arcila*. Lo hizo a guisa de oración, ya que habíamos tenido cierto momento de peligro al salir de Camariñas, del lado de Nuestra Señora de la Barca, abatidos sobre el laxe del que protege el Santo Cristo por un furioso noroeste y en medio de una gran cerrazón. Nuestro Señor nos avisó a tiempo, en forma de blancas rompientes.

Empezó a clarear lo suficiente para doblar con seguridad el famoso cabo final de la tierra por mucho tiempo; fondeamos al pie de la ermita y fuimos a dar gracias ante la imagen del Cristo «de la Barba Dourada». El marinero rezó y pintó ¡cada uno a su modo! —hoy atesoro el modesto dibujo—.

La ermita de Finisterre era lugar de visita obligada para los peregrinos que, después de abrazar al Señor Santiago, llegaban al mar a contemplar en él la grandeza de Dios.

C. M.-V.

24.541.—Verso



Con motivo de la publicación de «Norte de contratación de las Indias».

Rodrigo Martínez Consuegra, «Escribano de Cámara de la Real Audiencia y Casa de la Contratación» compuso, «como rasgo de afecto al autor», don José de Veitia y Linaje, el siguiente:

«Si el Norte conduce al Puerto,
Vaxel que al riesgo te alista;
Al Ministro mas Realista
Este conduce al acierto:
Seguro navega, y cierto
Derrotas de tu viage,
Dando á las dudas ultrage:
Y es claro, que masimporte,
Que aquel Linage de Norte.
Este Norte de LINAGE.»

J. F. G.

24.542.—Impulso soberano



Carlos III, monarca ilustrado y creador de una nueva Armada, también

fue creador de otras muchas cosas beneficiosas para la patria, por ejemplo, la Real Compañía de Filipinas.

El proyecto tenía sus antecedentes. Felipe V, en Real Cédula firmada en Sevilla el 29 de marzo de 1733, autorizaba, a instancias del comerciante gaditano don Manuel de Arriaga, la creación de una compañía para el comercio de las islas Filipinas con Asia y nuestra

Península, a través de Cádiz, mediante el establecimiento de una línea de navegación Cádiz-Manila; la actividad fue escasa debido a las guerras posteriores, y la empresa fracasó. El mismo rey había autorizado la creación, en 1725, de la Compañía Guipuzcoana de Caracas, para fomento del cultivo y comercialización del cacao, ésta sí con gran éxito, aunque llegó a tener un excesivo poder: entró en crisis a raíz de la publicación, el 12 de octubre de 1778, del «Reglamento del comercio libre entre las Indias y la metrópoli».

Pues bien, para salvar a la última, la de Caracas, el insigne banquero Cabarrús —reciente creador, en aquel momento, del Banco Nacional de San Carlos, origen del actual Banco de España— tuvo la iniciativa en 1783 de crear, a partir de aquella compañía, otra nueva, con aportación de capital real y del propio Banco de San Carlos. La iniciativa triunfó y, el 10 de marzo de 1785, Carlos III expidió la «Real Cédula de erección de la Compañía de Filipinas». La compañía contó con un depósito franco en Cádiz, también con almacenes enormes en Manila, para mercancías asiáticas; además, la real cédula la ponía «... baxo mi real protección, y de los Reyes mis sucesores por el término de veinticinco años...», con lo cual, y por todo ello, gozó de grandes beneficios, hasta que la guerra de la Independencia adormeció sus operaciones; la mala administración hizo el resto, sumiéndose en una grave crisis que la llevó a su desaparición en 1834.

El preámbulo de la real cédula, entre otros motivos importantes que explica, como pudiera ser el fomento de «...el comercio de Filipinas con el de mis dominios de América...», expone «... Y deseoso Yo desde los principios de mi reynado de estimular a mis amados vasallos a que emprendiesen el tráfico directo a Filipinas, y que se acostumbrasen a la navegación de aquellos mares, mandé hacer con baxeles de mi Real Armada diversas expediciones a Manila, como pruebas que los animasen».

¡La Real Armada siempre a la cabeza de todas las iniciativas científicas, económicas y de cualquier índole...!; eso sí, con impulso del monarca, o sea, con *impulso soberano*, que, con Carlos III, era un buen impulso, muy al contrario del que cita Góngora, en tiempos de

Felipe IV, en la famosa e irónica poesía que compone en alusión al misterioso asesinato, en la calle Mayor de Madrid, del conde de Villamediana, presunto amante de la reina. La poesía dice así:

«Mentidero de Madrid,
decíme quién mató al conde
ni se sabe ni se esconde,
con discurso discorrid.
Dicen que lo mató el Cid
por ser el conde Lozano,
disparate chabacano;
la verdad del caso ha sido
que el matador fue Bellido
y el impulso... soberano.»

R. A. M.

24.543.—Intendencia



En 7 de abril de 1873, se reemplazaron las clases de comisario de 2.ª y oficiales de 1.ª y 2.ª del Cuerpo Administrativo por las de contador de navío de 1.ª clase, contador de navío y contador de fragata. Estas categorías se equiparaban a las de teniente de navío de 1.ª clase, teniente de navío y alférez de navío del Cuerpo General, respectivamente.

Susistieron las categorías citadas hasta que por Ley de 18 de junio de 1931, constitutiva del Cuerpo de Intendencia de la Armada, se sustituyen por las de comandante, capitán y teniente.

J. M.ª B.

24.544.—Fortuna gallega



Aprovechando la paz pactada, años 878-881, con Alfonso III el Magno, el emir de Córdoba, Muhammad I, preparó una expedición marítima contra las desguarnecidas costas gallegas.

La nueva escuadra de Al-Andalus fue creada en el Guadalquivir por Ábd al-Hamid ibn Mugait al Ru'ati.

La fortuna no favoreció a los sarracenos, y la flamante escuadra sucumbió en un océano Atlántico enfurecido, aunque su almirante,

Ibn Mugait, logró salvarse, pero, sin duda, los que de verdad se salvaron fueron los gallegos, librándose de sus depredaciones, saqueos o cualquier otra tropelía.

R. A. M.

24.545.—Sardinetas



Los cuerpos de batallones y brigadas de Artillería se funden en 20 de enero de 1827 formando la Brigada Real. En 21 de mayo siguiente se dispuso que sus miembros llevasen la sardinetas en el uniforme «por ser un distintivo ó adorno en cierto modo peculiar de tropas de la Casa Real».

J. M.ª B.

24.546.—Almirantes



Lo eran los propietarios de una señorial y soberbia casa, conocida por la del almirante, que aún existía en el Cuzco a finales del siglo pasado y de la que carecemos de noticias sobre su supervivencia en los tiempos actuales. La mansión tenía en su patio una magnífica fuente de la que se proveía de agua todo el vecindario.

Un día, el propietario de la casa ordenó a sus criados que diesen una buena paliza a todo aquel que tuviese el atrevimiento de entrar al patio en busca de agua. La primera persona que entró fue una viejecita, madre de un joven canónigo, a la que los sirvientes propinaron una tunda fenomenal, lo que indujo a su hijo a personarse en la residencia solicitando una explicación. El propietario le gritó, le insultó, le vejó y, como parte final del programa, hizo que le atizasen otra buena tunda.

La iglesia local lo excomulgó.

El canónigo se fue a la catedral, se postró ante la imagen de Cristo, depositó a sus pies un memorial con los agravios y solicitó justicia; volvió al día siguiente y, dicen, recogió el memorial en el que, en el margen, se leía: «Como se pide: se hará Justicia».

Pasaron unos meses y un día se halló, enfrente de su casa, el cadáver del excomul-

gado, colgado de una horca. Las autoridades sospecharon del canónigo, pero éste tenía una perfecta coartada; además se encontraron innumerables testigos del suceso: la horca la montaron unos hombres cabezones y pequeñitos, o sea, como dijeron otros, duendes, que, no bien hubieron terminado de montarla, llamaron a la puerta de la casa, abriéndose ésta al tercer aldabonazo; salió poco después el almirante en traje de gala y fue ahorcado sin otra ceremonia. El caso fue sobreseído por falta de vías de investigación.

El hecho ocurrió en el siglo xvii, en tiempos del virrey Borja, príncipe de Esquilache, que, también es verdad, no pareció muy interesado en la resolución del problema.

Estos almirantes, lo eran por título hereditario, fueron cuatro: don Manuel de Castilla, don Cristóbal de Castilla Espinosa y Lugo, don Gabriel de Castilla Vázquez de Vargas y don Juan de Castilla y González, ignorándose cuál de ellos fue el ejecutado. Cuenta la tradición que al rezar el Avemaría, tanta era la soberbia de estos señores, lo hacían de la siguiente manera: «Santa María, madre de Dios, pariente y señora nuestra, ruega por nos».

¡Ah!, los tales almirantes no se supo, ni se sabe, que hubiesen navegado una sola milla en su vida; no habrían, probablemente, visto el mar ni en pintura.

R. A. M.

24.547.—Disgusto



Don José Patiño, primer intendente general de Marina por real nombra-

miento de 28 de enero de 1717, gestionando, a la vez, todas las secretarías —Hacienda, Estado, Guerra y Marina e Indias—, fue el ministro más hábil de Felipe V y creador de la Marina del Estado, de la Marina militar moderna. De su talento da idea el que, a su muerte, las secretarías que había llevado él sólo, fueran repartidas entre cuatro personajes de la corte.

El rey lo tenía en gran estima por sus buenos y numerosos servicios, dándole muestras de ello antes de su fallecimiento, a finales de 1736, concediéndole la grandeza de España; después del óbito costeó su entierro y

ordenó decir 10.000 misas por su alma, porque Patiño, que había dispuesto de tan elevadas sumas para la realización de tantas magnas obras ejecutadas durante su etapa de primer ministro, vivió muy modestamente y murió pobre.

Reconocido por sus contemporáneos como hombre de extraordinaria capacidad y de inmensos conocimientos en todos los campos, inició su ministerio con la nación en estado desastroso, sin dinero, sin Marina y atosigada por sus enemigos; en pocos años, numerosas escuadras españolas cruzaban los mares, creó el Colegio Naval, de donde, al poco tiempo, ya salieron grandes marinos, como Jorge Juan y Ulloa; hizo venir, con éxito, las flotas de Indias con regularidad y frecuencia; las expediciones marítimas se hacían y se pagaban; en fin, la pujanza marítima de España volvió a resucitar, lo que llevó al embajador británico Keene a escribir al duque de Newcastle:

«Desde que he vuelto a este país, he notado con gran disgusto los adelantos que hace Patiño en su plan de fomento para la marina española, y de ello he hablado en casi todos los oficios que he tenido la honra de escribir. Tiene el tesoro a su disposición y todo el dinero que no va a Italia para realizar los planes de la reina lo invierte en la construcción de buques.»

¡Caramba con el disgusto de Mr. Keene! Parece que su pretensión, comprensible por otra parte, era la de abrumar a nuestro imperio, pero, ¡eso sí!, con la ley del mínimo esfuerzo.

R. A. M.

24.548.—Prepotencia



En el primer número del periódico «Mercurio de Valparaíso», publicado el 12 de septiembre de 1827, se narra, con gran indignación, un suceso ocurrido en aquella localidad chilena, en la noche del domingo 9 anterior, y que refleja una típica actitud británica de, al menos, su época imperial.

Se representaba en el teatro de la ciudad una obra trágica, cuando al ir a comenzar el

cuarto acto el oficial inglés Mr. Fallarton (*sic*), de la fragata *Doris*, surta en el puerto con dos fragatas inglesas más, desencadenó una verdadera tragedia. Ordenó, con tono insolente y amenazador, a un ciudadano que se levantase de su asiento para colocarse él. El ciudadano se negó educadamente; el británico le acometió a puñetazos y preparó su pistola para dispararle, acto que evitaron el comandante de Serenos y un capitán de Artillería.

Para terminar con el desorden, que se estaba generalizando, el mayor de la plaza ordena la detención del inglés, pero al aproximarse el comandante de la guardia, sargento de Artillería José María Muñoz, para cumplir la orden, Mr. Fallarton lo asesina de un pistolazo. En la consiguiente algarabía, aprovecha para huir.

Se detienen de cuatro a seis compañeros del asesino, en la creencia de que éste estaba entre ellos. Es entonces cuando se presentan en el lugar de los hechos el gobernador militar, el cónsul inglés y el comandante de la *Doris*, exigiendo este último la libertad de sus oficiales, a lo que accedió el señor gobernador.

Parecía acabado el incidente. En el pueblo sólo había murmuraciones y recriminaciones al señor gobernador; la tropa chilena se retiraba a su cuartel, pero, entonces, la tropa inglesa desembarca e inicia maniobras para cortar la retirada. Valparaíso se vuelve un clamor, las autoridades arman a los paisanos y las tropas inglesas reembarcan inmediatamente.

Se desarma al paisanaje, y los ingleses vuelven a desembarcar en actitud aún más hostil; sin embargo, no pasa ya nada reseñable en toda la noche.

Las únicas satisfacciones ofrecidas por el comandante de la *Doris* y el cónsul de S. M. B. al día siguiente al gobernador, señor Lastra, fueron la de que el señor Fallarton estaba preso a bordo en espera de ser juzgado conforme a sus leyes, y la de que el primero no había ordenado el desembarco de la tropa; no obstante, lo cierto es que no ordenó el reembarque cuando el gobernador se lo pedía; parece que, además, comentó al señor cónsul el agradecimiento que habría de tenerse al primer teniente por la efectividad y presura en ordenar el desembarco.

¿Prepotencia?

R. A. M.

24.549.—Roñoso



El 4 de enero de 1736 tomaba posesión como virrey del Perú don José de Mendoza Caamaño y Sotomayor, marqués de Villagarcía, conde de Barrantes y señor de Vista Alegre, Rubianes y Villanueva, no sin haber efectuado una notable y, desde luego, extraña resistencia a la aceptación del cargo, a pesar de lo apetecible y apetitoso que era.

En octubre de 1740, y dentro del marco de la guerra hispano-inglesa declarada en el mismo mes del año anterior, zarpa de Inglaterra una flotilla, compuesta por seis bajeles de guerra y dos transportes, al mando del comodoro Anson, en dirección al océano Pacífico. En contestación, sale parecida fuerza al mando del jefe de escuadra Pizarro, del puerto de Santander, en demanda del mismo océano. El virrey, marqués de Villagarcía, con grandes esfuerzos, imponiendo una contribución al comercio limeño, logró alistar cuatro navíos, que se hicieron a la mar inmediatamente, al mando de don Jacinto Seguroola.

Las dos flotillas salidas de Europa padecieron múltiples calamidades en forma de tormentas, naufragios, escorbuto y Dios sabe cuántas desgracias más; los restos de la inglesa, cuatro buques en malas condiciones y con la dotación reducida al tercio de la original, se reunieron en la isla de Juan Fernández; de la española, sólo llegó útil al Pacífico la capitana, el navío *Asia*, que, por otra parte, fue el único que regresó a la Península ¡cinco años después! Seguroola, ironías del destino, estuvo mucho tiempo fondeado en Juan Fernández a la espera de la escuadra inglesa y, dado lo avanzado del invierno en aquellas latitudes, junio de 1741, partió para El Callao, ¡tres días antes de la llegada de Anson! Lo cierto es que, por unas u otras causas, las tres escuadras nunca llegaron a encontrarse y el esfuerzo tributario de los comerciantes limeños fue baldío.

Incapacitado Anson para empresas mayores, se dedicó a capturar cuanto mercante avisaba, artillándolos y sustituyendo con ellos los suyos, prácticamente inservibles. Al cabo de dos años de estancia en aquellos mares, y sin presa o victoria que justificase sus pérdidas tanto de material como de personal, planeó, esperó y capturó, tras dos horas de combate, al

galeón *Nuestra Señora de Covadonga* de la derrota de Acapulco a Manila.

El botín ascendió, amén de una buena cantidad de mercaderías, a más de un millón y medio de pesos en plata. Anson, a continuación, emprendió el regreso a Inglaterra poniendo proa a Macao, llevándose el barco capturado; al llegar a este puerto, vendió el casco a los portugueses en 6.000 pesos. Desconocemos el origen de Anson, pero podemos conjeturar que era escocés.

R. A. M.

24.550.—Vieja foto



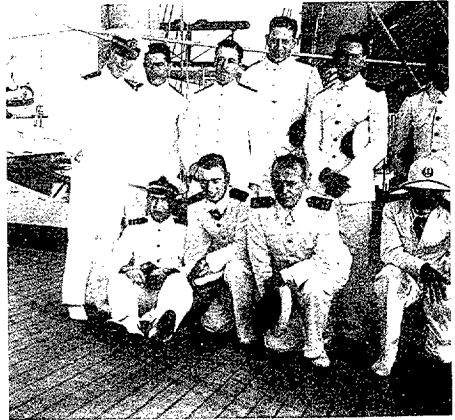
Bajando el curso del Don Nai, en el *Elcano*. ¡Adiós a Saigón! Allí

quedaron los «garudas», esos monstruosos leones de piedra que hacen su muda guardia en los edificios anamitas de importancia. Allí quedaron en el *Sportif* las salamandras que no se asustan ni de la música de los occidentales, ni de su baile. ¡Adiós a la calle Catinat y al hotel «Continental»!

En plano más importante: en Saigón pudimos celebrar el importante papel de los marineros de nuestras columnas de desembarco en la campaña de 1858, con sus oficiales pidiendo formar «la vanguardia de la vanguardia». Entre otras muchas acciones de guerra se batieron como buenos en el asalto a Saigón. Todo lo ligero y lo importante lo llevamos en el recuerdo. Y no estamos muy contentos, «partir c'est mourir un peu», como dirían los amigos franceses, y francesas, que en Saigón dejamos. Algunos, de calidad, nos acompañan hasta la desembocadura frente a Turanne (otra vez el recuerdo de 1858).

En la foto, en primera línea, de izquierda a derecha, sentados, el teniente de navío Leopoldo Boado (?), el alférez de navío Daniel Yusty, el teniente de navío Alfredo Lostau y, por último, un oficial francés.

En la segunda y en el mismo orden, en pie: alférez de navío Carlos Martínez-Valverde, capitán de Máquinas Celso Pérez, teniente de navío Cayetano Rivera, capitán de Intendencia Pedro Pemartín, y los alféreces de navío José Martínez Montero y Alberto Caso. Un recuerdo para todos, especialmente

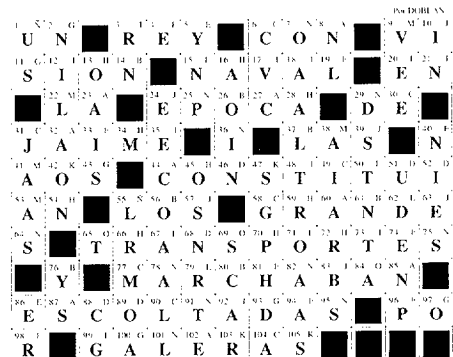


para Perico Pemartín, que nos reunía en las noches de partida en la toldilla, con buen tiempo naturalmente, para los comentarios, «cuentos de amor y guerra», siempre mantenidos dentro de los límites de una estricta caballerosidad de todos y en especial de aquel caballero de Jerez con ribetes del *gentleman* que él era. ¡Y muy a la española!, caballero español, al fin.

En el puente, el comandante con el oficial de derrota, capitán de corbeta Francisco Núñez, y el de guardia nos llevan a la desembocadura del caudaloso Don Nai o Saigón, y con ello a buscar las aguas del mar meridional de la China.

C. M.-V.

MARINOGRAMA NÚMERO 352



MARINOGRAMA NÚMERO 333

Por DOBLAN

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

DEFINICIONES

Palabras

A.— Dícese del buque que al navegar no tiene movimientos violentos

81 47 110 65 85 28 50

B.— Llevéis una embarcación sobre el agua tirando de ella con un cable, cadena, etc.

111 67 15 30 55 48 90 41 63 79

C.— Mástil pequeño que iba colocado sobre el bauprés

11 32 103 71 34 100 3 19 68

D.— Pez de río, acantopterigio, de carne comestible y delicado ...

26 99 45 60 72

E.— Globo rígido dirigible, inventado en Alemania

116 78 62 83 70 54 31

F.— El que tiene cualquiera de los cuatro grados superiores de la milicia

20 113 37 24 17 61 82

G.— Ninfa de las fuentes y de los bosques en la mitología asturiana .

53 16 10 51

DEFINICIONES

Palabras

H.— Germ.: Espada	8	21	27	40	29	89
I.— Arma defensiva para cubrirse, que se llevaba en el brazo izquierdo	69	86	112	87	74	98
J.— Nombre que tenía un portaaviones español y que figuradamente significa «laberinto»	13	102	106	7	59	39
K.— Ondee la vela del buque por estar al filo del viento	101	77	57	104	14	9
L.— Mar.: Cada una de las vueltas de un cabo alrededor de una pieza	35	80	58	4	93	109
M.— Mar. ant.: Marea que baja	76	36	91	5	66	64 84
N.— Mil.: Ayudante de Campo	1	108	12	94	96	2
Ñ.— Deslealtad, traición	18	92	6	117	73	56 42
O.— Villa y puerto de Cantabria	25	23	114	105	38	44
P.— Aplícase a algunos instrumentos —como las grúas— que sirven para «subir en alto»	33	49	43	95	46	115 22 75
Q.— Haces servir una cosa para algo. (No marinera)	52	88	107	97		



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.

NOTICARIO



MARINAS MILITARES

NACIONAL

Actividades con Marinas extranjeras

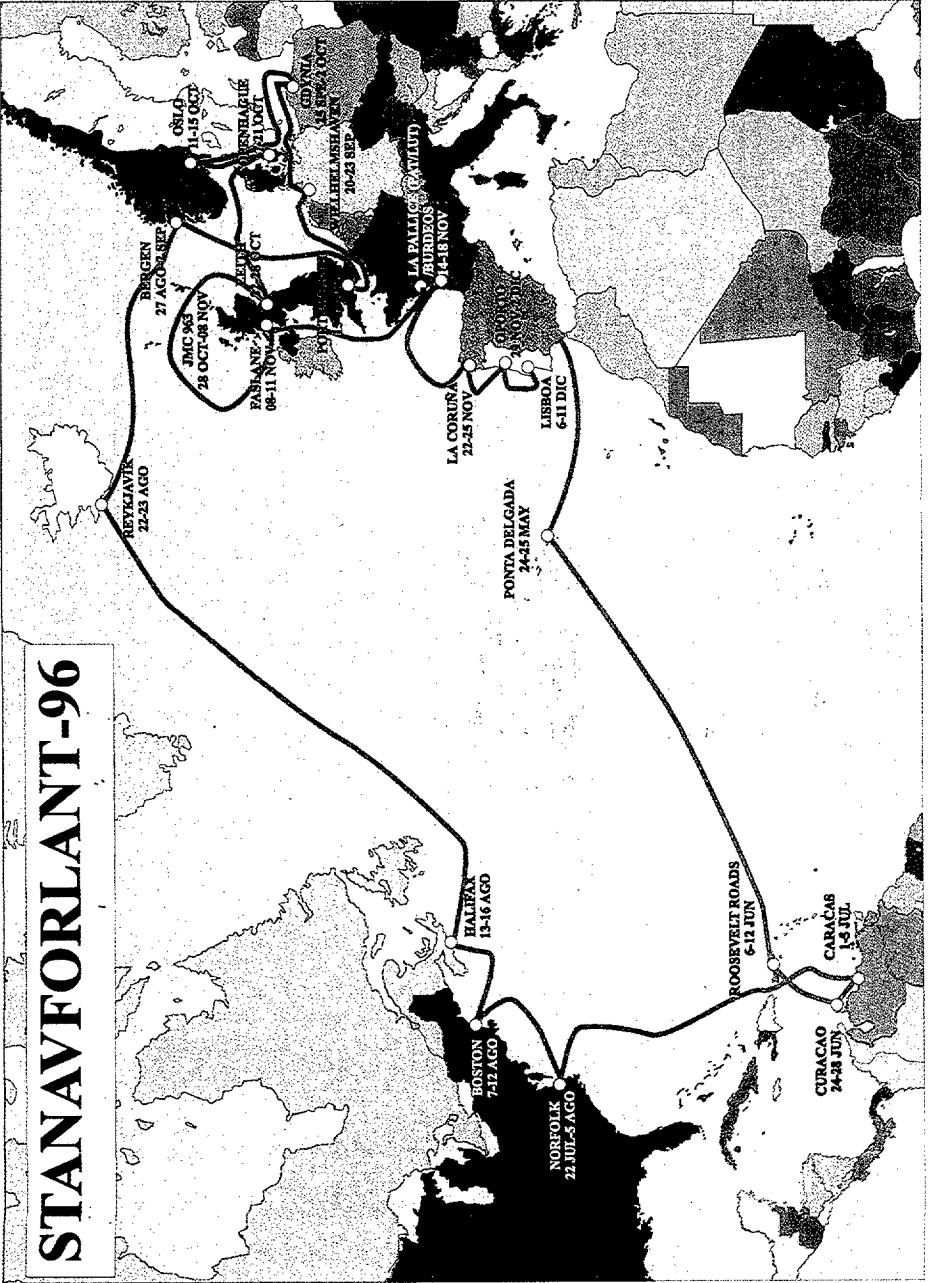
Agrupación STANAVFORMED.—La fragata *Canarias* continúa integrada en la Agrupación STANAVFORMED, compuesta, además, por las siguientes unidades: fragatas *Branderburg* (Alemania), *Van Galen* (Holanda), *Robert G. Bradley* (Estados Unidos), *Adrias* (Grecia), *Grecale* (Italia), *Yildirim* (Turquía); destructor *Nottingham* (Reino Unido), y AOR *Amsterdam* (Holanda).

A la finalización del ejercicio DINAMIC MIX, la agrupación hizo escala en Augusta y Mesina del 7 al 16 de octubre y en Palermo del 23 al 27 de octubre; a continuación se dirigieron a Alejandría, donde efectuaron escala del 2 al 8 de noviembre.



Agrupación STANAVFORLANT.—La fragata *Cataluña* se integró en STANAVFORLANT (*Standing Naval Force Atlantic*), con la que permanecerá hasta el 10 de diciembre. En la actualidad, la agrupación está compuesta por las siguientes unidades: fragatas *Charlottetown* (Canadá), *Lütjens* (Alemania), *Narvik* (Noruega), *Campbeltown* (Reino Unido), *Aubrey*, *Fitch* (Estados Unidos) y *Van Nes* (Holanda).

La agrupación participó en el ejercicio COOPERATIVE VENTURE de la serie de ejercicios PfP (*Partnership for Peace*), que se efectuó en aguas del mar Báltico del 2 al 14 de octubre. En este ejercicio participaron unidades de



Dinamarca, Noruega, Francia, Suecia, Alemania, Italia, Polonia, Letonia y Lituania. El ejercicio estuvo dividido en tres fases, la última de las cuales, que incluyó la Conferencia Post-Ejercicio, se desarrolló en Oslo del 12 al 14 de octubre. Finalizada la participación en el ejercicio, la agrupación efectuó una escala en Copenhague del 17 al 21 de octubre. Posteriormente se dirigieron a Leith (Reino Unido), donde efectuaron escala del 22 al 28 de octubre, antes de participar en el curso de adiestramiento JMC-963, organizado por la Marina británica.

La *Cataluña* salió de Ferrol el día 8 y se integró a la agrupación, entrando en Oslo, junto con el resto de los buques de ésta el 12 de octubre. El buque de aprovisionamiento *Patiño* se incorporó a STANAVFORLANT el 25 de octubre y permaneció hasta el 22 de noviembre.

En el gráfico adjunto pueden apreciarse las actividades de la STANAVFORLANT-96.



Ejercicio DOGU ADKENIZ (14-24 de octubre).—El DOGU ADKENIZ es un ejercicio INVITEX programado por la Armada turca, que se desarrolla en aguas del mar Egeo y Mediterráneo oriental. Su objetivo es mejorar el adiestramiento mutuo y la interoperabilidad entre la Armada turca y la de las naciones aliadas. Participaron unidades de Turquía, Italia, Francia, Estados Unidos y España, que lo hizo con la corbeta *Diana*.

La *Diana* salió de Cartagena el día 8, teniendo prevista su entrada en Esmirna el día 13. Al finalizar el ejercicio efectuó una escala en Aksaz, donde asistió a la Conferencia Post-Ejercicio, del 25 al 26 de octubre. Durante el tránsito de regreso efectuó una escala en Mahón el día 30, entrando en Cartagena el 31 de octubre.



Ejercicio MECO-RECO (9-12 de octubre).—El MECO-RECO es un adiestramiento de submarinos, dirigido por CECMED, que se realiza trimestralmente en aguas de Tolón y del golfo de León, dentro del programa de alistamiento de submarinos de la Marina francesa, y al que se invita a unidades de otros países. En el actual, organizado para el submarino *Perle*, participó el *Tramontana*, que salió de Cartagena el 6 de octubre, regresando el día 14.



Ejercicio LUSIADA (21-25 de octubre).—El LUSIADA es un ejercicio portugués, con participación de países miembros de la UEO, que tiene como

objetivo el adiestramiento en el empleo y coordinación de operaciones conjuntas para efectuar una operación de evacuación de civiles en el marco de la Declaración de Petersberg y del capítulo VI de la Carta de las Naciones Unidas. Participaron unidades de los Ejércitos de Tierra de Bélgica, Italia y España, unidades navales de Italia y España (corbeta *Infanta Elena*) y aéreas de Turquía.

El ejercicio consistió en una operación de evacuación, en el curso de la cual se empleó una fuerza de intervención humanitaria para apoyar y proteger la repatriación de los ciudadanos extranjeros residentes en un país virtual. La organización de esta fuerza se efectuó bajo los auspicios de las Naciones Unidas y de la UEO. Se dividió en tres fases: la primera (1 de julio-20 de octubre) de tipo CPX, en la que se fue constituyendo una situación de crisis que lleva al planeamiento de la operación de evacuación. Esta operación se efectuó en la segunda fase (21-25 de octubre), de tipo LIVEX. En la tercera fase (26-31 de octubre), también de tipo CPX, se ejercitó la coordinación entre las estructuras civiles y militares para conducir los planes de contingencia para el apoyo y la repatriación de los evacuados.

La *Infanta Elena* salió de Cartagena el 15 de octubre y efectuó una escala en Lisboa del día 17 al 21 de octubre, para participar en la *PreSail Conference*. Una vez finalizado el ejercicio inició tránsito de regreso a su base.



Ejercicio PACEX-COMANFEX (25 de octubre-10 de noviembre).—Ejercicio para unidades de operaciones especiales. Durante su desarrollo se realizaron ejercicios para incrementar el nivel de adiestramiento de las unidades participantes en el planeamiento y ejecución de operaciones de reconocimiento y combate en el ámbito de la guerra anfibia y especial.

Participaron la Unidad de Operaciones Especiales (UOE), un destacamento de la EZAPAC del Ejército del Aire y un destacamento del NSWU-10 de la Marina estadounidense. Colaboraron el submarino *Marsopa*, helicópteros y aviones AV-8 de la Flotilla de Aeronaves, un patrullero de la Zona Marítima del Mediterráneo y aviones T-10 y T-19, la EADA y la EMP «Méndez Parad» del Ejército del Aire.

El ejercicio se desarrolló en cuatro fases y tuvo lugar en las provincias de Murcia, Alicante y Albacete. Incluyó entre otros ejercicios, adiestramientos de equipos operativos con submarinos y buques de superficie, lanzamientos de paracaidistas, VERTREP con helicópteros y acciones directas contra objetivos.



Adiestramiento

Agrupación de Infantería de Marina de la Zona Marítima de Canarias (30 de septiembre-7 de octubre).—Efectuó un campamento en la isla de la Palma. Contó con la colaboración de las barcas de desembarco A-07 y A-08 y el patrullero *Centinela*, para el transporte hasta la isla, y del remolcador *Las Palmas* para la realización de un ejercicio de incursión anfibia.



«Asturias» (1-3 de octubre).—Efectuó medidas de ruido radiado en el Polígono de Medidas Acústicas de Cartagena. Contó con la colaboración del patrullero *Toralla* y del dragaminas *Duero*. Al finalizar se dirigió a Rota, donde tenía previsto iniciar su CALOPCO junto a la *Baleares*.



«Júcar» (30 de septiembre-25 de octubre).—CALOPCO en aguas de Cartagena, efectuando ejercicios programados por la OVAD. Contó con la colaboración de la Unidad de Buceadores de Combate (UEBC) el día 23 de octubre.



«Baleares» y «Asturias» (7 de octubre-8 de noviembre).—CALOPCO en Rota. Tras la semana de actividades en puerto, efectuó ejercicios en la mar. Contó con la colaboración del remolcador *La Graña*, el 15 de octubre, para la realización de ejercicios de tiro. Participaron, además, entre el 15 y el 18 de octubre, en el ejercicio SIRIO del Ejército del Aire. A continuación, efectuaron ejercicios antisubmarinos y lanzamiento de torpedos, con la colaboración del submarino *Marsopa* del 21 al 25 de octubre, del patrullero *Vigía* (23-24) y del remolcador *La Graña* (22 de octubre); ejercicios FAS-RAS con la colaboración del *Aragón* (18 de octubre), y ejercicio COMBATEX con la del patrullero *Barceló* (25 de octubre).



«A-06» (9-11 de octubre).—Ejercicios de adiestramiento propio en aguas del golfo de Cádiz.



Unidad de Buceo de la Zona Marítima del Estrecho (6-11 de octubre).—Se efectuó en las proximidades de Motril, con la colaboración del buque de salvamento *Poseidón*.



Unidad de Buceadores de la Zona Marítima de Canarias (14-18 de octubre).—Efectuó levantamientos hidrográficos, reconocimiento de fondos y ejercicios de buceo para adiestramiento de la unidad. Colaboró el remolcador *Ferrol*.



Adiestramiento 2.ª Escuadrilla MCM (7-10 de octubre).—Participaron los dragaminas *Genil*, *Miño* y *Odiel*, que efectuaron ejercicios de tiro, minado y marineros en aguas de Santa Pola. Las unidades efectuaron una escala en Torrevieja el 8 de octubre.



Adiestramiento Flotilla MCM (21-27 de octubre).—Participaron los cazaminas *Guadiana*, *Guadalmedia* y *Guadalquivir*; los dragaminas *Sil*, *Odiel*, *Tajo*, *Duero* y *Ebro*, y la Unidad de Buceadores MCM. Se efectuaron ejercicios generales y de MCM, así como el reconocimiento de los arrecifes artificiales fondeados en la bahía de Mazarrón. Las unidades hicieron escala en el puerto de Águilas el 23 de octubre.



«Siroco» (21-22 de octubre).—Efectuó pruebas de certificación de equipo, con la colaboración de la corbeta *Infanta Cristina*.



LANTOR FLOSUB (22-23 de octubre).—Los submarinos *Narval* y *Tramontana* efectuaron ejercicios de lanzamiento de torpedos en aguas de Cartagena, con la colaboración de las corbetas *Cazadora* e *Infanta Cristina*, el remolcador *Cartagena* y el patrullero *Toralla*.

Comisiones y colaboraciones

«Hespérides» (30 de septiembre-25 de octubre).—Se encontraba efectuando un proyecto de investigación oceanográfica, programado por la Comisión

Interministerial de Ciencia y Tecnología. Los trabajos se desarrollaron en aguas del mar de Alborán y en la zona comprendida entre cabo de Palos, Baleares y Argelia.

La campaña se dividió en dos fases: fase I (Omega) del 30 de septiembre al 14 de octubre, y fase II (Algers) del 15 al 25 de octubre. Entre ambas fases, el *Hespérides* efectuó una escala en Málaga, del 14 al 15 de octubre, para permitir el relevo del personal científico participante.



«*Vigía*» (1-13 de octubre).—Colaboración en lanzamiento de misiles para el desarrollo del programa RAM-CEDEA dirigido por el INTA.



Relevo de COMEUROMARFOR (7 de octubre).—El relevo del mando de la EUROMARFOR, que pasó del Almirante de la Flota (ALFLOT) a CECMED, se llevó a cabo a bordo del portaaviones *Clemenceau*, fondeado en Tolón. En la ceremonia participó la fragata *Santa María*, que efectuó escala en aquel puerto del 5 al 9 de octubre.



Programa RAM-CEDEA (1-10 de octubre).—En el desarrollo de este programa, dirigido por el INTA, colaboraron los patrulleros *Vigía*, *Dragonera*, *Acevedo* y *Laya*, así como la Unidad de Buceo de la Zona Marítima del Estrecho, para llevar a cabo la recuperación de aviones blanco y coordinar los medios de superficie y aéreos existentes.



«*Contramaestre Casado*» (7-17 de octubre).—Transporte de material y personal de reemplazo entre la Península y Canarias. Efectuó escalas en Las Palmas (9-13 de octubre) y Santa Cruz de Tenerife (13-14 de octubre).



«*Chilreu*» (15 de octubre-15 de noviembre).—El patrullero *Chilreu* efectuó una campaña para realizar vigilancia de pesca, inspección y apoyo a los pesqueros que faenan en los caladeros de las regiones noroeste, suratlántica y mediterránea, conforme con el acuerdo conjunto de los ministerios de Defensa y Agricultura, Pesca y Alimentación sobre la inspección y vigilancia de actividades de pesca marítima.

La citada campaña se dividió en cuatro fases: del 15 al 21 de octubre, se realizó en los caladeros de la Zona Marítima del Cantábrico (región pesquera noroeste); del 22 al 31 de octubre, en la Zona Marítima del Estrecho (regiones pesqueras suratlántica y mediterránea); del 1 al 9 de noviembre, en la Zona Marítima del Mediterráneo (regiones pesqueras levantina, mar balear y tramontana), y del 11 al 15 de noviembre, nuevamente en la Zona Marítima del Cantábrico (región pesquera noroeste).

El *Chilreu* estuvo del 22 al 28 de octubre efectuando la campaña en la región suratlántica. Efectuó escalas en Cádiz los días 23 y 28. Posteriormente realizó una campaña en la región mediterránea del 29 al 31.

Colaboraciones con el Ejército de Tierra

«*Torpedista Hernández*» (3-6 de octubre).—Aguada al destacamento del Ejército de Tierra en las islas Chafarinas.



«*Condestable Zaragoza*» (9-11 de octubre).—Aguada, suministro de combustible y transporte de material a los destacamentos de los peñones de Vélez y Alhucemas.



«*Dragonera*» (7 y 10 de octubre).—Actuó como buque de vigilancia durante unos ejercicios de tiro antiaéreo de U. S. *Mistral* (7 de octubre) y GAAAL II.



«*Ízaro*» (24 de octubre).— Colaboró en un ejercicio de adiestramiento en el Estrecho con el grupo de Monte Hacho.

Colaboraciones con el Ejército del Aire

Ejercicio SIRIO (15-18 de octubre).—Las fragatas *Asturias*, *Baleares* y *Extremadura* participaron en este ejercicio, actuando como *picket-radar*, en el golfo de Cádiz las dos primeras, y en aguas de Canarias la *Extremadura*, durante la fase LIVEX de este ejercicio. Participó también el patrullero *Centinela* que actuó como buque SAR, en colaboración con el 802 Escuadrón del Mando Aéreo de Canarias.

«*Toralla*» (14 de octubre).—Actuó como remolcador de blanco y buque SAR durante un ejercicio de tiro de las Alas 11 y 12 del Ejército del Aire.

Participación de un Batallón de Infantería de Marina en IFOR

El Batallón de Infantería de Marina (BIMAR III) del Tercio de Armada, integrado con unidades del Ejército de Tierra en la SPABRI II, para contribuir al proceso de paz en Bosnia-Herzegovina, continuó efectuando las operaciones asignadas, manteniendo su base principal de despliegue en Trebinje, una base de patrulla en las proximidades de Bileca y una compañía destacada en Dracevo.

J. Y. G.

Visitas

Ferrol.—Entre los días 30 de septiembre y 4 de octubre hizo escala en Ferrol el buque-escuela chileno *Esmeralda*, en crucero de instrucción, que comenzó en Valparaíso el 19 de mayo y finalizará en el mismo puerto a mediados de diciembre.

El *Esmeralda* fue construido en los astilleros gaditanos «Echevarrieta», entró en servicio en 1952 y está aparejado como bergantín-goleta. Sus dimensiones son 109,8 m de eslora máxima, 13,1 m de manga y 7 m de calado. Desplaza 3.754 toneladas a plena carga. La propulsión mecánica consta de un motor diesel Fiat y un eje. El buque se diseñó como gemelo del *Juan Sebastián de Elcano* y con intención de sustituirle, pero en 1953 fue transferido a Chile.

Durante su estancia en Ferrol, los guardias marinas y dotación del *Esmeralda* visitaron el arsenal militar, la Escuela de Energía y Propulsión y la Empresa Nacional «Bazán», además de diversas visitas turísticas a Santiago y comarca ferrolana.

A. P. P.



La Coruña.—El día 1 de octubre entró en La Coruña, en escala técnica, el patrullero irlandés *Ciara* P-42.

El *Ciara* pertenece a la clase británica *Peacock*. Entró en servicio en 1984 y fue transferido a Irlanda en 1988, junto al *Orla*. Sus dimensiones son 62,6 metros de eslora, 10 m de manga y 2,7 m de calado. Desplaza 712 toneladas a plena carga. La propulsión consta de dos motores diesel Crossley Pielstick 18 PA6V 280, dos ejes y velocidad máxima de 25 nudos.

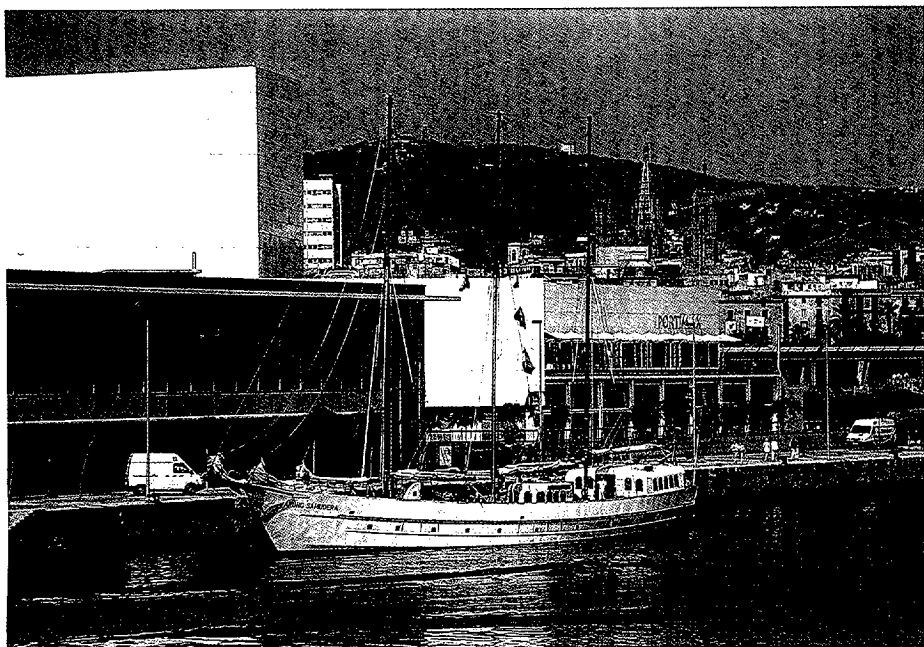
Su armamento consta de un cañón Oto-Melara de 76 mm, dos ametralladoras de 12,7 mm y cuatro de 7,62 mm. La misión primaria es la vigilancia de la zona económica exclusiva y vigilancia de pesca.

A. P. P.



Barcelona.—Realizó escala en Barcelona, en su crucero de instrucción que comprende una vuelta al mundo, el buque-escuela indonesio KRI *Arung Samudera*, al mando del comandante Darwanto. Es difícil pensar en que dicha visita se hubiese producido si el buque no hubiese participado, asimismo, en la regata Cutty Sark'96, pero de uno u otro modo resulta satisfactorio constatar que cierta cantidad de puertos españoles figuran en dicho crucero, lo que puede considerarse como indicador del interés que nuestra patria despierta en todo el mundo.

El viaje, con una duración prevista próxima al año, se inició en abril pasado en Yakarta, estando programada su finalización, asimismo, en Yakarta, en febrero de 1997, recalando en Chagos, Seychelles, Aden, Port Said, Brindisi,



Buque-escuela *Arung Samudera*.

Génova, Palma de Mallorca, Nápoles, Marsella, Barcelona, Valencia, Gibraltar, Casablanca, Las Palmas, Barbados, Balboa/Panamá, Honolulu, Osaka y Shanghai.

El KRI (*Kapal Republic Indonesia*) *Arung Samudera* fue uno de los participantes en la *Arung Samudera 95*, aunque bajo su anterior nombre de *Adventurer* y resultó vencedor en la categoría «B», una regata de buques de vela con la que se conmemoró el fin de la segunda guerra mundial, acontecimiento que independizó a aquel país (la República Indonesia se proclamó el 17 de agosto de 1945), por cuyo motivo se realizó una importante regata de veleros y yates cuyo nombre fue *Arung Samudera 95* (cruzando el océano), junto con una magna revista naval, en la que participaron multitud de buques y países no sólo indonesios, sino también de Asia y Oceanía.

El buque fue entregado en Yakarta el 9 de enero de 1996, firmando el acta el propio jefe de Estado Mayor de la Armada indonesia almirante Tanto Koeswanto, lo cual da una idea de la importancia que se concede a este buque.

El *Arung Samudera* es una goleta franca de tres palos de cerca de 40 metros de eslora máxima y 31,63 en la flotación, con 6,45 de manga y 2,6 de calado. El aparejo es el clásico de goleta: tres cangrejas, tres escandalosas y tres foques, con una superficie vélica total de 434 metros cuadrados. Su dotación está formada por 20 hombres, componiéndola no sólo futuros oficiales de la Armada indonesia, ya que junto a ellos figuran un cierto número de muchachos de los *Sea Scouts*.

C. B. V.

Disposiciones oficiales

Salida al extranjero del personal militar profesional.—La Orden Ministerial 170/1996, de 15 de octubre (BOD número 208), deroga y sustituye a la 3/86 de 17 de enero, regulando la autorización al personal militar profesional en las situaciones de servicio activo, disponible, servicios especiales (supuestos d) y e) del artículo 99 de la Ley 17/1989), excedencia voluntaria (apartados 2 y 3 del artículo 100 de la misma Ley) y reserva, para desplazarse fuera del país donde se encuentre destinado.

En la orden ministerial se especifica la obligación de notificar al jefe de la unidad, centro, organismo o autoridad militar de quien dependa, la intención de viajar a otros países, al menos con la antelación de siete días naturales al inicio del desplazamiento, a cuyo objeto se incluye el modelo de documento preceptivo para esta notificación.

G. Y.



Vestuario.—La Instrucción del AJEMA número 180/1996, de 24 de octubre (BOD número 218), modifica el anexo III de la Orden Ministerial 59/1994, de 3 de junio, por la que se establece la uniformidad y equipos de vestuario para marinería y tropa de Infantería de Marina profesional y militares de reemplazo.

En esta instrucción se determina el «equipo básico» que se entregará a los militares de reemplazo y a los de empleo a su incorporación a los cuarteles y centros de instrucción, «complementos de vestuario» entre los que figuran los que se entregarán al personal de tropa y marinería de reemplazo que pasen destinados al buque-escuela *Juan Sebastián de Elcano* y al buque de investigación oceanográfica *Hespérides*, así como los destinados a la Agrupación de Infantería de Marina de Canarias y, finalmente, las prendas que se retirarán a los interesados antes de pasar a la situación de reserva.

G. Y.



Nombres de buques.—Por Orden Ministerial 174/1996, de 18 de octubre (BOD número 214), se asignan los siguientes nombres a los buques actualmente en construcción:

- *Galicia*, al buque anfibio L-51.
- *Segura*, *Sella*, *Tambre* y *Turia*, a los cazaminas M-31, M-32, M-33 y M-34.
- *Alborán*, al patrullero P-62.

Se continúa con ello la tradición del nombre *Galicia* al buque anfibio, como su predecesor; nombres de ríos a los de los buques de guerra de minas (entre los que el de *Sella* se asigna por primera vez, en tanto que los otros ya los llevaron otros buques), y de islas menores a los patrulleros, conforme a Orden Ministerial de 18 de febrero de 1980 sobre denominaciones de buques.

G. Y.



Disolución de la 8.ª Escuadrilla de Aeronaves.—El Consejo de Ministros autorizó en fecha 4 de octubre la enajenación directa al Reino de Tailandia de los siete aviones AV-8S y dos TAV-8S junto con su equipo de apoyo y repuestos. La enajenación de este material supone su baja en la lista de Aeronaves de

la Armada y la disolución de la 8.ª Escuadrilla que constituían. En consecuencia, la Resolución número 173/1996, de 18 de octubre (BOD número 207), del almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, dispone la baja de los aviones (numerales 01-803, 01-804, 01-805, 01-806, 01-807, 01-808, 01-809, 01-811, 01-814) y la disolución de la citada escuadrilla, al tiempo que se crea, con la misma estructura orgánica de ésta, un Equipo de Instrucción y Apoyo para la transferencia de los mencionados aviones a la Real Marina Tailandesa, con la misión de proporcionar adiestramiento a sus pilotos y mecánicos y la asistencia técnica en el mantenimiento de los aviones durante su permanencia en España.

G. Y.

EXTRANJERO

Alemania

Las nuevas fragatas Tipo 124.—Los problemas que sufren los destructores de la clase *Lütjens* en sus calderas han precipitado la decisión del gobierno de ordenar la construcción de las fragatas Tipo 124. El contrato fue firmado el pasado 12 de junio con un consorcio de astilleros, que incluye a Blohm & Voss, de Hamburgo, para la primera fragata y a HDW, de Kiel, junto con Bremer Vulcan, de Bremen, como adjudicatarios de la segunda y tercera fragatas. Existe una opción para la cuarta, que se adjudicará a finales de 1997 a Thyssen Nordseewerke, de Emden. Los buques tendrán un desplazamiento de 5.600 toneladas, con una eslora de 143 metros y una manga de 17 metros. La primera quilla será puesta en 1998, previéndose la entrega en el año 2002. El Tipo 124 tiene bastante en común con la fragata holandesa LCF y la española F-100, aunque esta última incorpora la tecnología Aegis. Estos tres nuevos proyectos se encuentran más adelantados que el contemporáneo anglo/franco/italiano de la fragata antiaérea *Horizon*.

Arabia Saudí

Modernización de fragatas.—Se mantiene la relación existente entre la Marina saudí y la francesa, al adjudicarse la DCN el programa de modernización de las cuatro fragatas clase *Madina*, en las instalaciones del Arsenal de Tolón. La modernización incluye la puesta al día del misil superficie-superficie OTOMAT, e importantes mejoras en el sistema de combate TAVITAC, radar de control de fuego, y los sonares de casco y VDS, así como el sistema de control del helicóptero *Samahé*. La primera fragata se espera esté operativa

a finales de 1996, y la serie completa en marzo de 1999. El Arsenal de Tolón acomete actualmente la gran carena del buque de aprovisionamiento *Boraida*, que será seguido en su momento por el segundo de la serie en cuanto aquél retorne al servicio activo.

Brasil

Tercer submarino clase «Tupi».—En enero de 1996 tuvo lugar la botadura en Río de Janeiro del tercer submarino clase *Tupi*. El submarino, que actualmente se encuentra en la fase final de su armamento, ha sido construido en el arsenal de la isla de las Cobras, en la bahía de Guanabara, a diferencia del prototipo, que lo fue en los astilleros de Howaldtswerke de Kiel, y se espera que entre en servicio a primeros de 1997, para paliar el largo retraso sufrido en su construcción, que ha supuesto un total de nueve años, cuatro veces más que la construcción del *Tupi* en Alemania. Este interés en nacionalizar la construcción de submarinos, pese a su alto costo, es un paso más hacia la construcción en Brasil de submarinos de ataque nucleares *SSN*.

Canadá

VCA para el Servicio de Guardacostas.—El Servicio de Guardacostas canadiense ha encargado dos vehículos de colchón de aire (VCA) *API-88/400*, que se unirán a las tres unidades ya existentes de este tipo de embarcación. La nueva versión será construida por los astilleros Hike Metal Product, de Ontario, y es una versión alargada del prototipo *API-88*, que fue entregado en 1987. El primero de los dos tendrá su base en San Lorenzo y el otro en Vancouver, uniéndose a los dos del tipo *SRN6* que se encuentran en Sea Island. El *API-88/400* puede transportar hasta 20 toneladas de carga y será utilizado principalmente como buque SAR.

Colombia

Adquisición definitiva del «Cormorán».—El patrullero *Cormorán*, que fue construido por la Empresa Nacional «Bazán» de San Fernando en 1985, y que estuvo en servicio en nuestra Armada hasta abril de 1994, ha sido definitivamente entregado a la Marina colombiana, después de un intento de compra por parte de Venezuela. El patrullero, que ha sido rebautizado como *ARC Espartana*, lleva el numeral 41 en su costado y ha sido dedicado a las tareas de vigilancia y protección costera.

Corea del Sur

Apresado un submarino espía norcoreano.—El pasado 18 de septiembre, un submarino norcoreano varó en una playa del noroeste de Corea del Sur, próxima a la ciudad de Kangnung, a 105 km de Seúl. La dotación la componían 26 personas, que lo abandonaron a las 0135 para internarse en tierra. Durante la posterior operación de búsqueda y captura de los supuestos espías, diez fueron abatidos por las tropas surcoreanas y once fueron muertos por sus propios compañeros, siendo capturado tan sólo uno con vida, Lee Kwang Su, y dándose cuatro por huidos. Entre los muertos figuraban el comandante, segundo y oficial de derrota del submarino, que, aunque de construcción norcoreana, es de diseño yugoslavo, con 35 metros de eslora y 300 toneladas de desplazamiento. Corea del Norte exigió la devolución del submarino y su dotación, alegando que el buque se encontraba en una patrulla rutinaria de adiestramiento, y que por fallo en la propulsión se produjo la varada, al ser arrastrado por la corriente, algo que se contradice con la versión ofrecida por el secretario de Defensa de los Estados Unidos, en la que se afirma que el submarino se encontraba adquiriendo información de Corea del Sur.

Estados Unidos

Cambios en la cúpula naval.—La muerte del almirante Jeremy M. Boorda, jefe de Operaciones Navales (CNO), cargo equivalente al AJEMA en España, ha provocado una serie de cambios en la cadena de mando naval, siendo los siguientes nombramientos los más significativos:

- Jefe de Operaciones Navales: almirante Jay L. Johnson (ex 2.º CNO).
- 2.º Jefe de Operaciones Navales: vicealmirante Harold W. Gehman (ex 2.º CINCLANTFLEET).
- Comandante de la Flota del Atlántico: almirante J. Paul Reason (ex jefe de la División de Planes y Operaciones del CNO).
- Comandante de la Flota del Pacífico: almirante Archie R. Clemins (ex comandante de la VII Flota).
- Comandante de las Fuerzas Navales de Europa y CINCSOUTH: almirante Thomas J. López (ex jefe de la División de Recursos del CNO).
- Comandante de la III Flota: vicealmirante Herbert A. Browne II (ex 2.º comandante de CINCPACFLEET).
- Comandante de la II Flota: vicealmirante Thomas B. Fargo (ex director Oficina de Asesoramiento N81 del CNO).
- Comandante de la VI Flota: vicealmirante Charles S. Abbot (ex jefe de la División de Operaciones del Mando Europeo).
- Comandante de la VII Flota: vicealmirante Robert J. Natter (ex jefe de Asuntos Legislativos).

- Jefe de Educación y Adiestramiento: vicealmirante Patricia A. Tracey (ex comandante del Centro de Adiestramiento de los Grandes Lagos).

La vicealmirante Tracey es la primera mujer que accede a este empleo en la Marina estadounidense. El almirante J. Paul Reason es el primer oficial general de raza negra que accede a este alto cargo.



Nuevo buque de mando de MCM.—El buque de asalto anfibio *Inchon* ha sufrido una profunda transformación a lo largo de catorce meses para convertirlo en un buque de mando en operaciones de MCM. El *Inchon*, que fue entregado con su nueva configuración el 24 de mayo por los astilleros de Ingalls en Pascagoula, tendrá su base en Inglesade, Texas, sede de la Fuerza de MCM. Además de buque de apoyo para una flotilla de MCM, puede transportar una escuadrilla de ocho helicópteros de MCM *MH-53E* y una UNAEMB de 450 personas para mantenimiento y dotaciones de vuelo, además de un equipo de 75 buceadores desactivadores de explosivos (EOD).



Cierre de la base naval de Long Beach.—Los repetidos recortes del presupuesto de Defensa han provocado el cierre de numerosas instalaciones y bases navales no consideradas vitales. Entre estas últimas, el pasado mes de septiembre le llegó su turno al complejo naval de Long Beach, una base con una larga tradición naval por la gran importancia que tuvo durante la segunda guerra mundial. Con una superficie de 53 hectáreas, en el centro del complejo portuario de Los Ángeles, daba trabajo a 27.000 personas de la industria naval y subsidiaria de California. Los planes de la ciudad de Long Beach son aprovechar sus magníficas instalaciones en beneficio del puerto y construir grandes bloques de apartamentos en una zona considerada como residencial.



Petrolero de doble casco.—El último de los petroleros de flota de la clase *Henry J. Kaiser*, el USS *Laramie*, de 42.000 toneladas, fue entregado el pasado 24 de mayo al *Military Sealift Command*. Éste es el tercer petrolero con una configuración de doble casco que cumple los requisitos del decreto de Contaminación por Petróleo de 1990. De los 18 buques inicialmente encargados, dos fueron sorprendidos por los problemas laborales de los Astilleros de James River, y permanecen inacabados. Otros dos fueron entregados a

comienzos de este año. El primero de la clase se ha unido a las fuerzas preposicionadas en la isla de Diego García, destino que puede ampliarse al resto de la serie. El doble casco reduce en un diecisiete por ciento la capacidad de la carga, pero ésta puede recuperarse totalmente si es necesario.



Modernización del potencial anfibio.—La importancia dada a la fuerza anfibia en las armadas más importantes tiene un fiel reflejo en la Marina norteamericana, donde los programas para la construcción de LHD (*Amphibious Assault Ship*) y LSD (*Landing Ship Dock*) tienen una alta prioridad, así como la construcción de la nueva clase LPD (*Amphibious Transport Dock*). El último buque que fue bautizado de la serie LHD fue el *Bataan*, que es el quinto de su clase y al que seguirán dos más. Éstos son buques de gran desplazamiento, 40.000 toneladas a plena carga, capaces de operar con ocho *Harrier* y 42 helicópteros pesados de transporte de tropas de Infantería de Marina, además de una gran variedad de lanchas LCM, LCAC y LCPL para desembarcar a 1.800 infantes de Marina, aunque podría transportar veinte *Harrier*, disminuyendo el número de helicópteros de transporte si se le asigna otro cometido. Está previsto que el *Bataan* entre en servicio en 1997, reemplazando a uno de los últimos buques de la clase *Iwo Jima* aún en servicio.



Nuevos buques guardacostas.—El Servicio de Guardacostas ha encargado a los astilleros Bollinger, de Luisiana, la construcción de un nuevo tipo de patrullero para reemplazar a la clase *Point* actualmente en servicio. El prototipo ha sido diseñado por la firma británica David M. Connell, basado en el casco del *Stan Patrol 2600*, actualmente en servicio en la policía de Hong Kong. Los buques estarán propulsados con dos motores MTU que le permitirán una velocidad máxima de 25 nudos y una autonomía de 800 millas. El pedido prevé una cifra de 40 unidades.

Francia

Baja de un portaaviones.—El Ministerio de Defensa tiene previsto dar de baja en 1997 al portaaviones convencional *Clemenceau*, con treinta y cinco años de servicio. Esta baja dejaría a la Marina francesa con un sólo portaaviones hasta la entrada en servicio del *Charles de Gaulle*, prevista tres años después. El *Foch*, único que quedaría en activo, cuenta con más de treinta años de servicio, y se prevé que no sea dado de baja hasta el año 2001. Algunas marinas, incluidas las de India y China, han mostrado interés en adquirir el *Clemenceau*.

Nueva concepción del arma submarina.—La Marina Nacional, sumándose a la tendencia establecida inicialmente por la Marina de los Estados Unidos y posteriormente por la británica, ha decidido conservar tan sólo los submarinos nucleares (SNA) y balísticos (SNLE), dando de baja a los convencionales que le quedan: dos de la clase *Daphné* y cuatro de la clase *Agosta*. Esta decisión se suma a la adoptada a mediados de la década de los 80 cuando decidió no construir más submarinos convencionales, exceptuando aquellos que fueran destinados a la exportación. Los cuatro submarinos clase *Agosta* se mantendrán en reserva a partir de 1997, aunque algunos se utilizarán para pruebas, mientras que los dos *Daphné* serán dados de baja este año.

Israel

Botadura de un submarino.—El primero de los tres submarinos de la clase *Dolphin* fue botado en los astilleros alemanes de Emden. Como es normal en todo lo concerniente con la defensa israelí, la ceremonia se desarrolló en medio de impresionantes medidas de seguridad, no pudiendo observarse el número de palas de la hélice por encontrarse cubierta por una lona, aunque sí pudo verse la configuración en X de sus timones de popa, similar a la adoptada por los submarinos suecos. En desplazamiento y prestaciones, el casco recuerda al Tipo 212 que actualmente desarrolla Alemania con Italia, por lo que es previsible que la experiencia que se adquiera en las pruebas de mar de este submarino sirva al nuevo proyecto germano-italiano.

Japón

Botadura de un buque de apoyo de MCM.—El pasado 22 de mayo fue botado el *Uraga*, primero de una serie de dos buques de apoyo a las operaciones de MCM, que reemplazarán al *Souya* y *Hayase* que ya cuentan con veinticinco años de servicio. El *Uraga* puede, además, realizar cometidos de minador, y cuenta con una cubierta de vuelo desde la que pueden operar helicópteros *Sea Dragon* (MH-53E) para la caza de minas. El buque desplaza 5.650 toneladas y tiene una dotación de 170 hombres. Su propulsión principal la componen dos diesel Mitsui 42-MA de 19.800 CV capaces de impulsarlo a una velocidad de 22 nudos. Su entrada en servicio está prevista para marzo de 1997.

Noruega

Instalación de un sistema SAM en los nuevos MCMV.—La Marina noruega ha comenzado a instalar lanzadores dobles SAM, para la defensa de

punto, en los nuevos cazaminas clase *Oksoy*. Tradicionalmente los cazaminas eran buques poco armados frente a ataques aéreos, basándose en la premisa de que sólo podrían efectuar su cometido cuando se hubiese alcanzado la superioridad aérea. La proliferación de misiles SSM basados en tierra ha llevado a plantearse la necesidad de contar con un medio de autoprotección contra esta amenaza, con la instalación de armas contra misiles.

Nueva Zelanda

Modernización de una fragata.—La fragata *Canterbury*, de la clase *Leander*, ha finalizado sus pruebas de mar después de la extensa modernización a que ha sido sometida, y que básicamente ha consistido en el alargamiento de su hangar para poder alojar un helicóptero *Westland Sea King* o *Kaman Seasprite*. Sobre este hangar modificado se ha instalado un montaje CIWS Vulcan Phalanx, reemplazando al Sea Cat original que fue desmontado en 1994. La fragata *Wellington*, de la misma clase, será modernizada de forma similar para, de esta forma, tener a ambos buques en activo hasta bien avanzada la próxima década.

Reino Unido

Ejercicio «Rukus».—Como ya viene siendo tradición todos los años, se realizaron en el mes de junio de 1996 los ejercicios combinados «Rukus» entre escoltas del Reino Unido, Estados Unidos y Rusia. Estas maniobras, consideradas en el programa *Partnership for Peace* (PfP) de la OTAN, consistieron en una serie de ejercicios marineros y de salvamento entre los escoltas de las tres naciones, debiendo destacarse la presencia del destructor ruso clase *Udaloy*, *Admiral Levchenko*. Este buque efectuó una visita oficial a la base naval de Portsmouth, donde llamó la atención el que la marinería sólo pudiese salir a tierra en grupos, tal y como ocurría en tiempos de la extinta URSS, y, aunque fueron autorizadas visitas a bordo, éstas se redujeron a los espacios exteriores.



Nuevo submarino de salvamento.—Se ha construido un nuevo submarino para salvamento y rescate de submarinos siniestrados, bajo la denominación LRD-5. Este vehículo ya ha sido probado a bordo del rompehielos finlandés *Nordica*, en aguas del archipiélago de las Lofoten en el mes de julio, con resultados satisfactorios. Cuatro submarinos posados en el fondo, simulando ser submarinos hundidos, participaron en un salvamento real de parte de sus dotaciones, evacuando el LRD-5 a varios miembros de la dotación del sub-

marino holandés *Walrus*. La Marina rumana, paralelamente, ha botado también al SM358, un pequeño submarino que irá permanentemente a bordo del buque de investigación científica *Grigore Antipa*.

Singapur

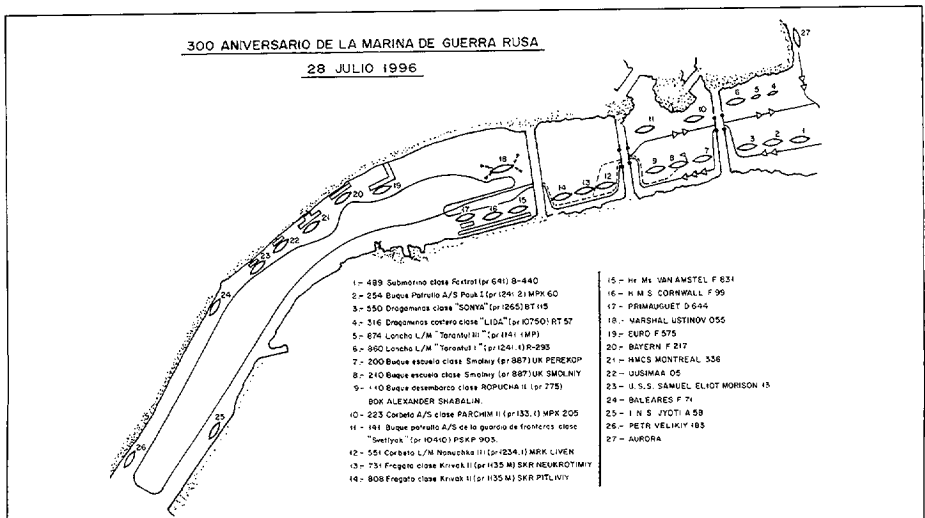
El misil Barak instalado en las corbetas clase «Victory».—La corbeta *Valour*, de la clase *Victory*, ha recibido el misil SAM Barak de fabricación israelí, misil que también se instalará en las otras cinco corbetas de esta serie. El sistema incluye dos lanzadores óctuples montados sobre la cubierta de popa, y un radar de control de fuego Eltra a popa del mástil principal. La instalación de este sistema ha alterado ligeramente la estabilidad de la corbeta, por lo que es previsible la eliminación de pesos altos o la mejora de sus estabilizadores para mejorar su par de adrizamiento.

J. M. T. R.

Tricentésimo Aniversario de la Marina de Guerra rusa (28 de julio de 1996)

Con motivo de esta celebración se organizó una importante concentración naval en San Petersburgo, de la que ofrecemos el gráfico con los ataques de los buques participantes y varios momentos de las ceremonias, entre la que señalamos la ofrenda floral de la representación española (fragata *Baleares*).

C. B. V.







MARINA MERCANTE

Comentarios a la nueva estrategia marítima de la UE

Como ya hemos informado con anterioridad, la Comisión de la Unión Europea redactó en marzo último un documento acerca de la nueva estrategia marítima en la Unión Europea, documento éste que fue remitido a diversos organismos relacionados con estas actividades para conocer su opinión al respecto. Respondiendo a esta invitación, la ECSA o *European Community Shipowners Associations* ha analizado dicha propuesta comunitaria y ha enviado a la comisión los siguientes comentarios:

- Las empresas navieras europeas apoyan y animan a la comisión y a los Estados miembros en su esfuerzo por exigir el cumplimiento de la normativa internacional a todos los buques que operen en puertos comunitarios, mediante la aplicación del memorándum de París, reconociendo que la seguridad y el medio ambiente son fundamentales para el futuro del sector marítimo. Por el contrario, deberían evitarse medidas regionales en materia de seguridad que debiliten el papel fundamental de la Organización Marítima Internacional.

- En lo relativo a ayudas del Estado, está de acuerdo en que el objetivo debería consistir en crear un entorno económico y fiscal atractivo para la operación, inversión y empleo marítimo en la Unión Europea. Igualmente, se apoya la decisión de la Comisión de retirar la propuesta sobre un Reglamento del Consejo relativa al establecimiento de un Registro Comunitario de buques (EUROS).
- La importancia de este documento de estrategia de los recursos humanos, particularmente a través de la educación y formación, es totalmente respaldada por las empresas navieras europeas.
- En contraste con los apartados anteriores, se consideran desacertadas las referencias de la Comisión a las normas sobre competencias y su aplicación a las conferencias y consorcios, y que, en este terreno, la Comisión deja de reconocer el carácter internacional del tráfico marítimo. La actual postura de la comisión supone una seria amenaza potencial para las líneas regulares europeas y está claramente en contra del deseo global de fomentar el comercio a y desde la Unión Europea y la competitividad de su sector marítimo.
- Por último, las empresas navieras europeas esperan un continuo y constructivo intercambio de puntos de vista en todos los aspectos de la comunicación, incluyendo la anunciada revisión de las importantes directrices sobre las ayudas de Estado.

J. L. T.

CONSTRUCCIÓN NAVAL

Desviaciones en el PEC

Cuando parecía que las aguas revueltas de la situación crítica de los astilleros retornaban a su cauce de sosiego, he aquí que vuelve la pesadilla en este importantísimo sector industrial. Hace un año se firmó el PEC, o Plan Estratégico de Competitividad, pero pasado este tiempo se han producido importantes y preocupantes desviaciones de su contenido, que se traducen en este momento, y en primer lugar, en la elevación de las pérdidas previstas, que han pasado de una cantidad estimada y aceptada de unos 20 millardos de pesetas a más de 36 millardos.

Por ello, la presidencia del ente público de Astilleros ha propuesto que se establezca un nuevo marco laboral con flexibilidad funcional y geográfica para tratar de evitar en lo posible que se desbarate por completo la viabilidad del plan, pues al dispararse las pérdidas no se han alcanzado los niveles de productividad y eficiencia perseguidos. Hay, pues, que reconducir el plan para

que la situación no llegue a ser desoladora y haya que plantearse, indefectiblemente, el cierre de algunas factorías, y una de esas medidas consiste en establecer un nuevo marco de relaciones laborales, como hemos dicho, que evite que, como hasta ahora, el 19 por 100 de las horas laborables sean improductivas, en gran parte por absentismo.

Además, y con el nuevo diseño que se intenta poner en marcha, se trata también de que la Comisión Europea permita a nuestro Gobierno que aporte el segundo plazo financiero de ayuda al sector de la Construcción Naval, cuyo monto se eleva a 90 millardos de pesetas. Recordemos a este respecto que Bruselas ya dio la aprobación al primer capítulo de 90 millardos de pesetas para 1995. Actualmente, la carga de trabajo contratada de Astilleros, en su conjunto, para 1997 es del 62 por 100 de la capacidad total, pero esa cifra se rebaja hasta el 15 por 100 para 1998.

J. L. T.

MARINA DE PESCA

Política pesquera

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha hecho público el esquema de lo que será la política pesquera para los próximos cuatro años. Este esquema descansa en tres pilares fundamentales:

- Estructuras pesqueras. (Renovación y modernización de la flota).
- Recuperación y ordenamiento de los caladeros nacionales.
- Búsqueda y consolidación de nuevas pesquerías.

En lo referente a las estructuras pesqueras, el programa general comprende, entre otros, los siguientes puntos:

- a) Impulsar la renovación de la flota pesquera.
- b) Fomentar, modernizar y mejorar la competitividad de las empresas de la acuicultura.
- c) Fomentar y mejorar la competitividad de las industrias de comercialización y de transformación de la pesca.

Esta estructuración, en lo que concierne a la renovación y modernización de la flota pesquera, se basa en el criterio de «menos barcos y más modernos y competitivos, buques polivalentes».

Para lograr el segundo objetivo de recuperación y ordenamiento de los caladeros nacionales, se pretende revisar la normativa correspondiente a las

medidas técnicas relacionadas con la pesca marítima, y se llevará a cabo el esfuerzo correspondiente para armonizar y racionalizar el sector con objeto de lograr una mayor selectividad, unos daños menores a los recursos, y lograr también que esa política, para el bien general, sea aceptada y comprendida por el pescador.

En lo que se refiere a aguas internacionales, España se mostrará firme en mantener la flota de altura, que ya se ha ido reduciendo de forma notable en los últimos años. Asimismo, en aguas de terceros países se propugna una política de colaboración y una globalización de las negociaciones, donde la pesca sea una parte más desde la producción hasta la comercialización y acceso a los mercados. Finalmente, se fomentará la investigación pesquera y oceánica, y a estos efectos se potenciará al Instituto Español de Oceanografía, como ayuda fundamental para la búsqueda de nuevos caladeros.

J. L. T.

ECOLOGÍA MARINA

La muerte de las ballenas

Se ha vuelto a repetir la historia: tanto Japón como Noruega trataron de lograr que se levantara la moratoria que pesa sobre la caza de las ballenas. Este intento, afortunadamente fallido, se produjo en Aberdeen (Escocia), donde se ha celebrado la última reunión de la Comisión Ballenera Internacional (CBI). No obstante, y pese a algunos apoyos más bien tibios a esta propuesta para tener libertad de caza, concretamente de la especie de rorcuales aliblancos, no prosperó, y la CBI acordó, con el voto favorable de España, prorrogar la moratoria adoptada en 1986. La representación de Noruega no pudo ocultar su malestar por esta negativa a sus pretensiones, y abandonó la asamblea, tras haber recibido, junto con Japón, una severa crítica por matar, en contra de lo convenido, a los rorcuales aliblancos. Este abandono de la asamblea significa que seguirán impunemente la caza de estos mamíferos.

Queremos resaltar aquí que España votó a favor de todas las iniciativas encaminadas a mejorar la conservación de estos animales, al tiempo que nuestra delegación valoraba la reunión como un éxito en la estrategia de la conservación de las ballenas.

Otro de los asuntos importantes tratados en Aberdeen era el estudio de la repercusión del turismo para ver ballenas sobre las poblaciones de estos cetá-

ceos. La CBI sigue insistiendo en el desarrollo de medidas para garantizar que las actividades de observación de las ballenas se efectúen en condiciones seguras para ellas. Sobre este particular, desde nuestro Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación se ha destacado la aprobación de una resolución sobre la necesidad de que la CBI continúe efectuando estudios sobre gestión y directrices de esta actividad, de forma que cada nación las adapte a su normativa particular.

J. L. T.

TECNOLOGÍA



Una directiva del presidente de los Estados Unidos ha decidido la continuación de la gestión y uso del sistema mundial de navegación por satélite GPS, asegurando su utilización gratuita, además de suprimir, en un plazo de cuatro a diez años, las limitaciones de precisión a que hoy está sometido para usos civiles, así como garantizar el apoyo oficial para incrementar la exactitud de sus señales. Este sistema ha experimentado una gran difusión en los últimos años en todo el mundo y se emplea en múltiples actividades, desde la navegación marítima, aérea y terrestre, hasta el control de cosechas, vigilancia y protección ambiental; según algunos expertos, se estima que alcanzará un volumen comercial de unos ocho millones de dólares en el año 2000.

En la foto, el ministro de Transportes norteamericano, Federico Peña, hace entrega de un receptor manual Magellan GPS 4000 al vicepresidente Al Gore. Según el fabricante de esta marca, puede adquirirse a precio moderado (menos de 250 dólares) en el comercio minorista, tiendas de deportes o por catálogo.

G. Y.

VELA

XVIII Regata «Trofeo de las Fuerzas Armadas» (18 de agosto de 1996)

Más de un centenar de embarcaciones participaron el domingo 18 de agosto en la regata «Trofeo de las Fuerzas Armadas», organizada por la Comisión Naval de Regatas de la Armada en colaboración con el Club Náutico Ca'n Pastilla. El trofeo, que este año llegaba ya a su decimoctava edición, se celebró con motivo del Día de las Fuerzas Armadas. La regata marcaba el fin de la temporada de regatas; es ya un clásico del verano mallorquín y también un homenaje a la vela en general.

Al frente de la flota se encontraban el *Hispania*, *Sirius IV*, *Porto Pi*, *Airtel*, *Blue Monster*, *Otari*, *Paulaner* y *Calanova*.

El recorrido programado tenía su inicio en el Club Náutico Ca'n Pastilla, pasaba luego por el Arenal, San Juan de Dios, la Catedral y el dique del Oeste, en Porto Pi. Las embarcaciones hicieron el mismo recorrido descrito anteriormente, pero a la inversa, para finalizar la prueba.

La salida fue primero para los cruceros de la clase *IMS*. Diez minutos más tarde lo hacían las clases *Llaut* y *Vela Latina*. La regata se vio favorecida durante todo el día por el buen tiempo, el perfecto estado de la mar y las excelentes condiciones de viento reinantes. Este hecho ya viene siendo una constante en este trofeo, que se convierte en uno de los pocos que reúne tantos alicientes a la vez: un altísimo nivel de participación, gran competencia, diversión en tierra y mar, y unas excelentes condiciones para la práctica del deporte de la vela.

Justo después de tomar la salida, el *Hispania* y el *Sirius IV*, patroneado este último por Su Alteza Real el Príncipe Don Felipe, se pusieron en cabeza para no abandonarla en toda la prueba. A medida que se iban tomando las boyas del recorrido, los dos barcos de la Armada se fueron distanciando de sus perseguidores *Paulaner* y *Airtel*, llegando en tiempo real el *Hispania* en primera posición seguido del *Sirius IV*. En tiempo compensado, en cambio, el *Sirius IV* se proclamaría vencedor en la clase regata del XVIII «Trofeo de las Fuerzas Armadas». En la clase crucero el vencedor sería el barco *Pepa*. El *Porto Pi*, de la Armada, ganaría el tercer puesto en la clase III de crucero.

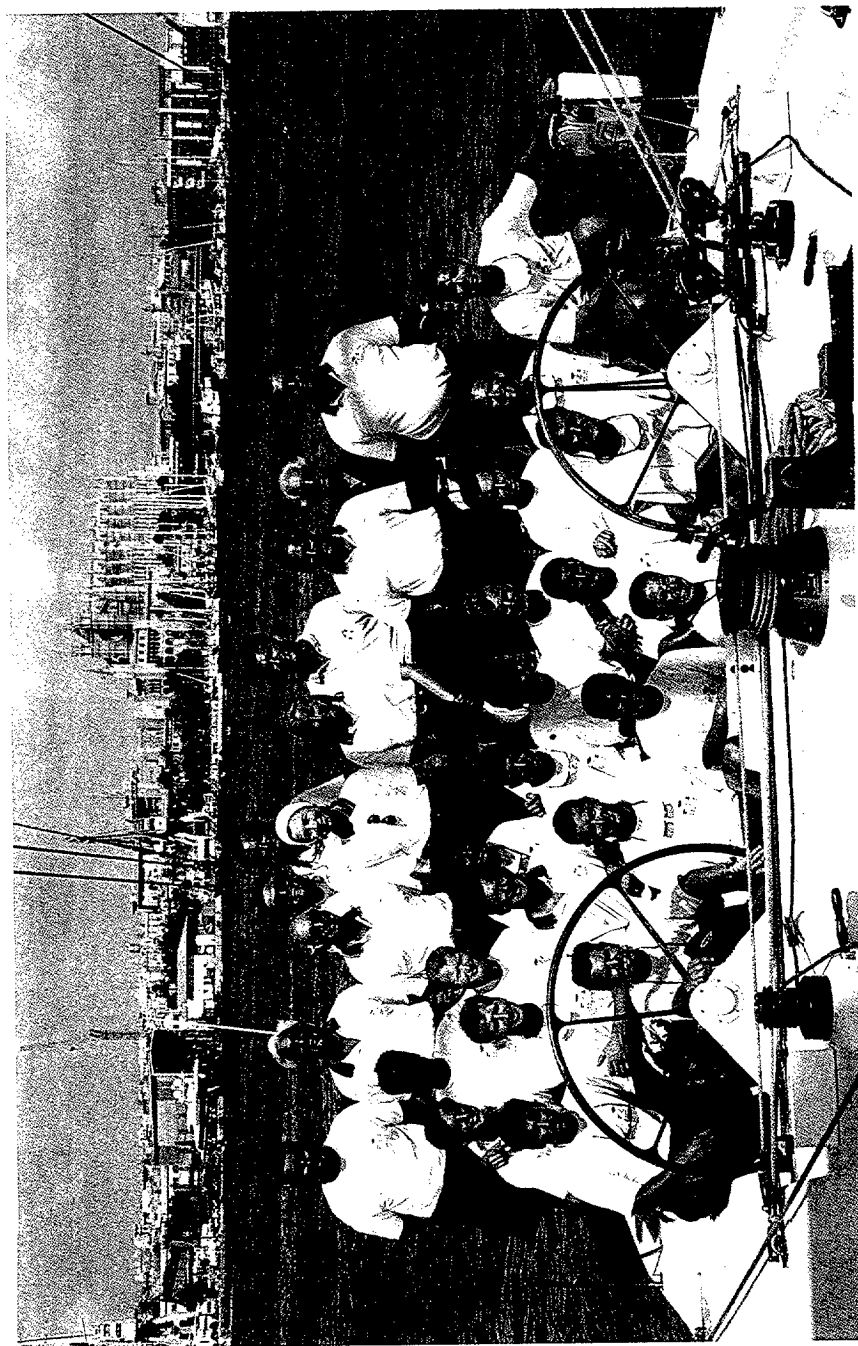
La clasificación quedó como sigue:

IMS-regata

- 1.º *Sirius IV*.
- 2.º *CVP Andratx*.
- 3.º *Merengue*.

IMS-crucero

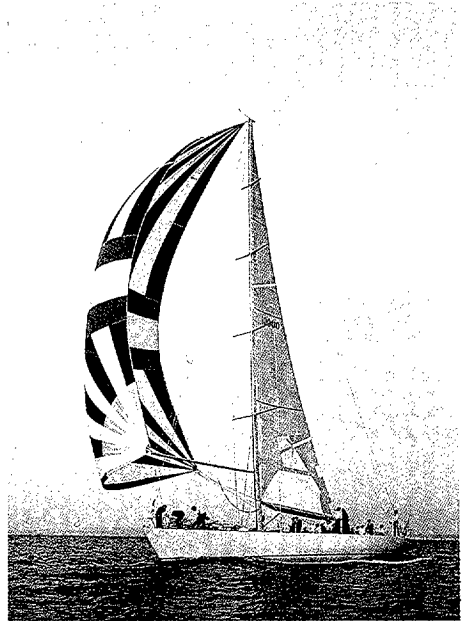
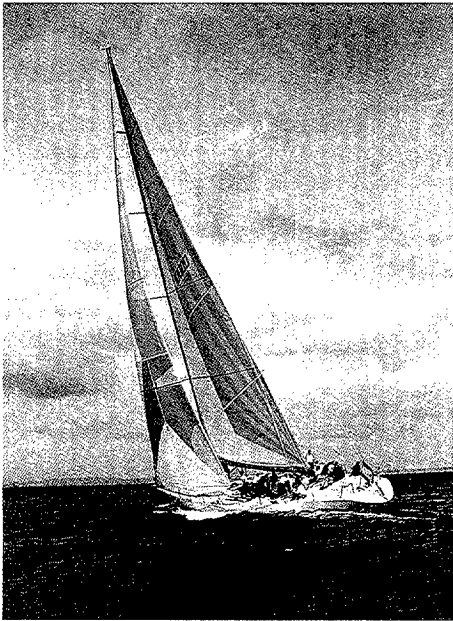
- 1.º *Pepa*.
- 2.º *Eolo*.
- 3.º *Rampe*.



La tripulación del maxi *Hispania* de la Armada, acompaña a Su Majestad la Reina Doña Sofía y de Su Alteza Real la Princesa Doña Cristina de Borbón Dos-Sicilias y de Orleans, en la regata «Trofeo Copa del Rey.»

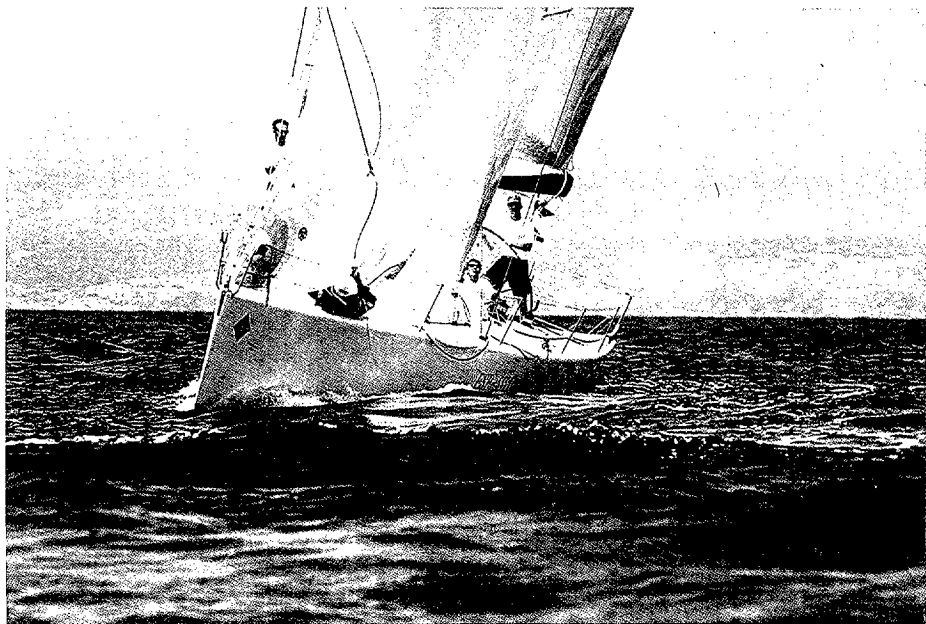
La fiesta de entrega de trofeos se celebró la noche del lunes 19 de agosto en las instalaciones del Club Náutico Ca'n Pastilla. La Explanada se llenó de público y regatistas que no se quisieron perder la ceremonia. El acto fue presidido por el almirante don Marcial Sánchez-Barcáiztegui, delegado de la Vela de la Armada y presidente de la Comisión Naval de Regatas. Después de una emotiva alocución del almirante, en la que agradeció a la organización y participantes el esfuerzo realizado durante la competición, empezó un acto en que hubo trofeos y premios para todos los participantes, un hecho que no ocurre en ninguna de las regatas del calendario. Además de la tripulación del *Sirius IV*, patroneado por Su Alteza Real el Príncipe Don Felipe, que se alzó con el triunfo absoluto, es muy destacable el primer puesto obtenido por el maxi *Hispania* en su clase.

Un año más, la regata fue un éxito de asistencia y un ejemplo para otras competiciones en el aspecto organizativo.



XXV Semana Náutica Internacional de El Puerto de Santa María-Trofeo Osborne (27 al 31 de agosto de 1996)

En las aguas de la bahía de Cádiz se celebró durante los últimos días de agosto el «Trofeo Osborne». La regata del Sherry se mostraba *a priori* como una revancha a la «Copa del Rey», ya que algunos de los barcos que regateaban en el trofeo se habían situado en las primeras posiciones de la general de la regata de Palma.



Su Alteza Real el Príncipe Don Felipe patroneando el *Aifos*.

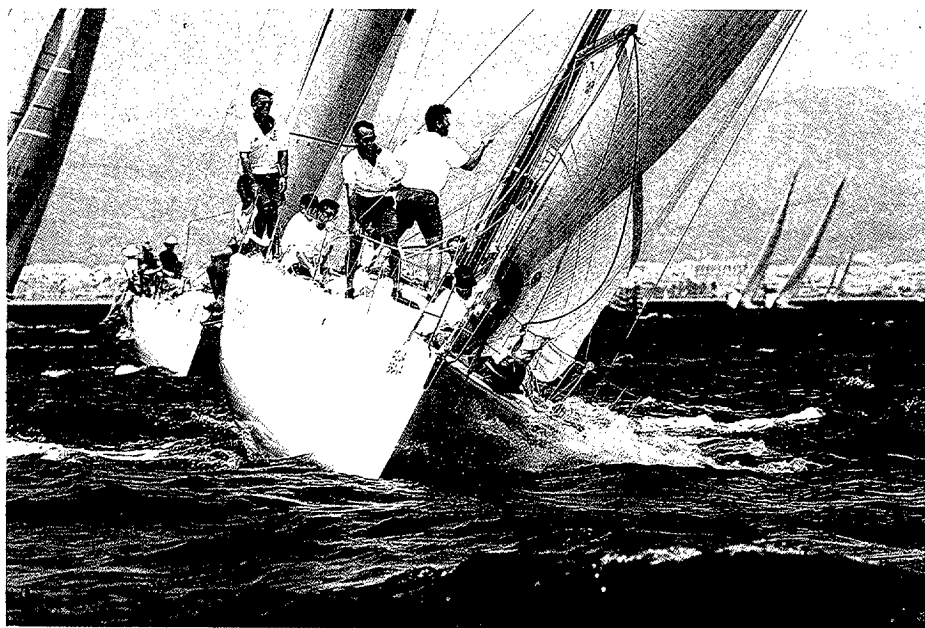
Para la embarcación de la Armada *Aifos*, patroneada por Su Alteza Real el Príncipe Don Felipe, servía además como prueba para comprobar la multitud de reformas para su óptima puesta a punto: disminución de la superficie vélica de los *spis*, aumento de caída en el palo en más de 15 cm, cambio de trimado, variaciones en la tensión de la jarcia...

El campeonato tenía programadas un total de cinco pruebas: tres regatas al viento (barlovento-sotavento), una regata larga y otra regata media.

La primera prueba celebrada fue un barlovento-sotavento de unas 10 millas aproximadamente. El típico poniente de la zona, de unos 12-13 nudos de viento entablado, propició que se completara una gran regata. Después de una salida espectacular del *Aifos* de la Armada, el barco patroneado por Su Alteza Real el Príncipe Don Felipe fue tomando en primera posición todas las boyas del recorrido, entrando en la línea de llegada con una cómoda ventaja sobre los demás barcos. Segundo terminó el *Nationale Nederlanden*, y tras ellos el *Citroën-Saxo* de Pedro Campos.

El escaso viento de componente sur en la mayor parte de la prueba fue la característica principal de la regata larga. El recorrido consistía en tomar la salida en Puerto Sherry, ir hasta Santi Petri y finalmente volver a Puerto Sherry.

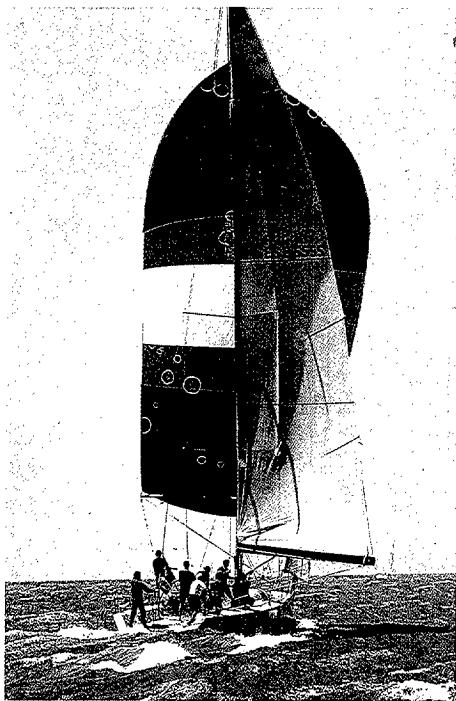
A la llegada a Puerto Sherry, el viento fue aumentando hasta llegar a los 15-16 nudos, lo que benefició de manera clara a los barcos de menor *rating*, que recuperaron el tiempo compensado que habían estado perdiendo durante



toda la prueba. Después de esta prueba, el *Aifos* se situaba en 2.ª posición de la general, detrás del *Citroën-Saxo*.

En la tercera prueba se repitió la misma situación que en la primera. El *Aifos* realizó una gran salida y una mejor regata, y terminó en segunda posición a tan sólo 20 segundos del *Nationale Nederlanden* y por delante del *Citroën-Saxo*. El barco patroneado por Su Alteza Real el Príncipe Don Felipe se mostraba dominante indiscutible en ceñidas, aunque en popas se detectaron unos pequeños errores en los óptimos ángulos de navegación que se subsanaron ya en la siguiente regata.

La regata media fue el punto crucial del trofeo. Una desgraciada rotura de la driza mayor a los cinco minutos de salir hizo perder más de 20 minutos a la embarcación de Su Alteza Real el Príncipe Don Felipe.



Su Alteza Real el Príncipe de Asturias a la caña del *Aifos* de la Armada, navegando con viento de 35-40 nudos.

Aún así protagonizó una espectacular recuperación que no fue suficiente para poder alzarse con los primeros puestos en esta prueba.

La última prueba se regateó con un fuerte viento de levante de 30 a 38 nudos. Una durísima prueba en la que casi todos los patrones tuvieron grandes problemas para controlar sus embarcaciones. El *Aifos* de la Armada sobresalía entre las demás. El barco patroneado por S. A. R. el Príncipe Don Felipe fue el único que se atrevió a poner el *spinnaker* en las empopadas. En esta prueba el *Aifos* entró en primera posición muy por delante de sus competidores, *Nationale Nederlanden* y *Citroën-Saxo*.

Después de esta prueba, la clasificación final fue:

IMS-regata

- 1.º *Nationale Nederlanden*.
- 2.º *Citroën-Saxo*.
- 3.º *Aifos*.

Después de este campeonato, se puede concluir que el barco *Aifos* de la Armada se muestra plenamente competitivo y a satisfacción de sus tripulantes. El trabajo de puesta a punto ha sido todo un éxito. Cabe apuntar que quedando simplemente entre los tres primeros en la regata media se hubiera alzado con el triunfo final.

D. M. M.

CULTURA NAVAL

Actividades de la Cátedra «Jorge Juan»

El día 10 de octubre tuvo lugar en el Centro Cultural y Social de la Armada, en Ferrol, la apertura de curso en la Cátedra «Jorge Juan», que está dirigida por la Universidad de La Coruña y la Zona Marítima del Cantábrico. El acto estuvo presidido por el almirante jefe de la Zona Marítima del Cantábrico don Gabriel Portal Antón.

Como comienzo del curso, el catedrático de Historia Contemporánea de la Universidad de Santiago, don José Ramón Barreiro Fernández, pronunció una conferencia sobre «Liberalismo y Ejército en la Galicia del siglo XIX».

A. P. P.

Nuevo convenio Zona Marítima Cantábrico-Universidad

Dentro del acuerdo marco Zona Marítima Cantábrico-Universidad de La Coruña, el día 15 de octubre se realizó la firma de un nuevo convenio entre la ESEPA y la Universidad Politécnica ferrolana.

Presidieron el acto el Rector de la Universidad don José Luis Meilán Gil y el almirante jefe de la zona don Gabriel Portal Antón.

En virtud al nuevo convenio, los alumnos de cuarto y quinto curso de Industriales y Navales efectuarán diversas prácticas en la ESEPA relativas a las asignaturas de Motores marinos, Máquinas térmicas e hidráulicas, Buques de guerra y Frío y aire acondicionado.

Asimismo, los alumnos de la ESEPA tendrán cuatro seminarios: redes de área local, Corrosión marina, Mantenimiento predictivo y fibra óptica; y cuatro conferencias sobre Pila de combustible, Climatización, Avances en motores marinos y Superconductividad.

A. P. P.

III Reunión de Historia Antártica Iberoamericana

Durante los días 21 a 24 de octubre de 1996 tuvo lugar en Punta Arenas (Chile) en el marco de la Universidad Patagónica de Magallanes, la III Reunión de Historia Antártica Iberoamericana, continuación de las anteriores de la Base Antártica Esperanza (Argentina), y Lima (Perú).

Participaron en ésta destacados historiadores de los países americanos firmantes del tratado, especialmente Chile, Argentina, Perú y Ecuador, que junto al representante del Instituto de Historia y Cultura Naval de España, coronel auditor José Cervera Pery, expusieron sus ponencias, seguidas con el mayor interés por los asistentes, expertos e investigadores también de la temática.

Aunque el número de conferenciantes fue de dieciocho, resaltamos entre los más destacados al embajador Óscar Pinochet de la Barra, director del Instituto Histórico Chileno, que disertó sobre «El *Hersilia* y su trágico final»; el rector de la Universidad de Magallanes Mateo Martinic, que tuvo a su cargo «El mito de la *Terra Australis* que nunca fue», y el embajador chileno José Miguel Barros, que expuso su interesantísima tesis, apoyada por un magnífico soporte cartográfico y documental, «El Canal de Beagle, ¿un descubrimiento español del siglo XVI?».

También intervinieron, con distintas ponencias, los argentinos Ricardo Capdevila y Adolfo Quevedo Paiva; los peruanos Marcelino Alegría, Eduardo Dargent y Hernán Ponce; los chilenos Rubén Steherg y Carlos Trombem, y el ecuatoriano Mariano Sánchez Bravo. Igualmente una comisión del Ejército

chileno, encabezada por el teniente coronel Juan Guajardo Lafuente, expuso las vicisitudes de un viaje al Polo Sur geográfico realizado por ellos mismos.

La ponencia del coronel Cervera Pery se tituló «Sarmiento y Mendaña: dos voluntades concordantes».

Se giró, asimismo, una visita a la Base Antártica «Eduardo Frei Montalva» situada en la isla Rey Jorge (islas Shetland del sur) donde el Instituto Antártico de Chile ofreció un almuerzo antártico a los participantes.

J. C. P.

III Jornadas de Estudios del Río de la Plata

Con sedes en Buenos Aires y Montevideo, se celebraron los días 12 y 13 de octubre (Buenos Aires) y 25 y 26 de dicho mes (Montevideo) las III Jornadas de Estudios sobre el Río de la Plata, que organizaron conjuntamente el Instituto Histórico de Río de la Plata «Brigadier General Enrique Martínez» y el Instituto Geográfico e Histórico de Uruguay.

En una y otra sede se congregaron destacados historiadores, que desarrollaron sus ponencias en temas relativos al escenario escogido, tanto del período colonial como en la época independentista, constituyendo un notable éxito tanto por la variedad de los temas tratados —algunos totalmente inéditos— como por la calidad y solvencia de sus expositores.

El coronel Auditor José Cervera Pery, director de la «Revista de Historia Naval», especialmente invitado por la organización del simposio, pronunció su conferencia en Montevideo el 25 de octubre, siendo su tema «La expedición al Río de la Plata del brigadier Cevallos».

Otros conferenciantes fueron el historiador uruguayo Alejandro Bertocchi, el ingeniero argentino Carlos Guzmán, el profesor Fernando Asunção, y el propio director del Instituto Geográfico e Histórico de Uruguay, Edmundo Narancio.

La organización se dispone a editar las actas de las jornadas, que a buen seguro constituirán una excelente aportación al mejor conocimiento de la problemática política e histórica del Río de la Plata.

J. C. P.





LIBROS

GONZÁLEZ-ALLER, José Ignacio: **Catálogo-Guía del Museo Naval de Madrid.**—Tomo I. Editado por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Defensa; 256 págs.

Después de la importante remodelación del museo (véase «El Museo Naval, antiguo y nuevo» en nuestro cuaderno de junio pasado), cuya primera fase, comprensiva desde el siglo xv hasta el final del reinado de Fernando VII (1833), se inauguró el 20 de abril de 1994, se hacía necesaria la edición de un catálogo que respondiera a su nueva estructura y presentación en sustitución del anterior, publicado en 1945, que quedaba, naturalmente, obsoleto. A esta necesidad responde el tomo primero de la obra que comentamos, imprescindible para el reconocimiento de los fondos que se exhiben, con la descripción de sus piezas, identificadas por el número de catalogación y fotografías, así como su ubicación, que irá seguido de otros a medida que avance la remodelación del museo.

Encabezan este primer volumen un *Prólogo*, debido a nuestro colaborador don Amancio Landín Carrasco; un *Plano general* en el que se señala el recorrido recomendado para el visitante, y una *Introducción*, debida al director del museo y autor del catálogo, en el que reseña su historia desde su fundación en 1792, con los distintos avatares y diversas localizaciones en que estuvo hasta la actual, que data de 1932. Sigue el cuerpo del catálogo propiamente dicho, con la descripción del vestíbulo principal y salas de la I a la IX, más el vestíbulo de honor y el patio central, cuyos títulos dan idea de su contenido.

Sala primera: Reyes Católicos; segunda: Reyes de la Casa de Austria (1517-1700); tercera: reinado de Felipe V (I.^a parte) (1700-1724); cuarta:

segunda parte del reinado de Felipe V y Fernando VI (1724-1759); quinta: reinados de Carlos III y Carlos IV hasta Trafalgar (1759-1805); vestíbulo de honor; patio central: dedicado a los arsenales y la construcción naval española en el siglo XVIII; sala sexta: dedicada a exposiciones temporales; séptima: desde Trafalgar (1805) hasta el final del reinado de Fernando VII (1833); octava: descubrimientos geográficos (siglos XV al XVIII).

Se cierra este volumen con una relación del personal del museo, encabezada por el jefe de Estado Mayor de la Armada, patronato, dirección, etc.; agradecimientos y, finalmente, el índice de la obra.

No es preciso encomiar la edición de este catálogo-guía que por sí solo es ya una obra histórica de notable valor ilustrativo, cuya sola redacción supone ya un gran esfuerzo, y en la que queda reflejada también la importante tarea de recopilación de sus fondos realizada a lo largo de tantos años y el constante trabajo de restauración de muchas piezas, meritoria labor técnica que requiere frecuentemente no sólo una habilidad artesanal muy poco común, sino también conocimientos históricos alimentados en profundas investigaciones para explicar y dar a conocer piezas antiguas que no pocas veces llegan sin que se sepa con certeza su origen, e incluso lo que son exactamente, trabajo que nunca cesa, a cargo de personas altamente especializadas del que unas pocas líneas descriptivas, sintetizadas con el mayor acierto, son sólo una sugerente muestra. Esperamos que las sucesivas fases de la remodelación del museo, con tanto acierto iniciado en parte tan importante, se vean también complementadas con los siguientes tomos de su catálogo-guía.

G. Y.



FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: **Disquisiciones Náuticas** (Vol. IV).—Instituto de Historia y Cultura Naval (edición facsímil). Julio 1996.

Continuando con la publicación de la interesantísima obra, cuyos tres primeros volúmenes ya hemos comentado anteriormente en estas páginas, aparece este cuarto tomo, subtítulo *Los ojos en el cielo*. Trátase, en efecto, de los *Instrumentos náuticos: su objeto, uso y construcción: instrumentos españoles*.—*Cronometría: el problema de la longitud: relojeros y cronometristas en España*.—*Pilotos: los colegios de San Telmo, sus hijos, trabajos de éstos*, que ocupan las decimocuarta, decimoquinta y decimosexta disquisiciones, seguidas de la decimoséptima (*Bibliotecas y Museos de Marina; y bibliotecas y colecciones particulares*), que en realidad se apartan del tema general del volumen, a lo que hay que añadir un *Apéndice* con la relación en grandilocuentes versos del encuentro entre la nave genovesa *Nuestra Señora de Loreto*

y siete buques de moros piratas, el 8 de marzo de 1679, frente a la villa de Jávea; otro sobre *El marinero instruido*, texto de navegación que se enseñaba en el colegio de San Telmo y, finalmente, otro apéndice a la disquisición decimotercera sobre Pedro Navarro, Hugo de Moncada y don Andrés de Pes, cerrándose con el correspondiente *Índice*.

Poco podemos añadir a lo ya expresado antes en relación con los tres primeros volúmenes de esta importante obra. La considerable erudición que se nos va desvelando en cada uno de ellos constituye un bien cultural que todo marino o todo aficionado a las cosas y las tradiciones de la mar no pueden desdeñar. Quizá, y esta observación es aplicable a toda la colección publicada y por publicar, una encuadernación más atrayente y duradera hubiera sido más apropiada para una obra destinada a ser pieza permanente de bibliotecas, pero no se nos ocultan las extremas limitaciones económicas que, sin duda, han debido motivar la presentación en rústica que se nos ofrece.

G. Y.



SECRETARÍA DE ESTADO DE DEFENSA, Ministerio de Defensa: **Fuerzas Armadas y Medio Ambiente**.—Madrid, 1996; 95 págs.

La conservación del medio ambiente es una preocupación general de nuestra sociedad, a la que no son ajenas las Fuerzas Armadas. Con este librito, oportuna y bellamente ilustrado, se pretende llamar la atención sobre la riqueza ecológica de España y los peligros que la amenazan, resaltando las medidas que pueden y deben adoptarse para reducir en las actividades militares todo lo que pueda perjudicarla. En este sentido se dan consejos útiles para evitar la contaminación y la agresión directa o indirecta al espacio natural, a la fauna y la flora que nos rodea, que son un bien insustituible, necesarios para evitar la extinción o degradación de recursos naturales básicos.

Especial mención merece la relación de las áreas de adiestramiento utilizadas por las Fuerzas Armadas, imprescindibles para su operatividad, cuya existencia se esgrime en algunos casos, con escaso rigor, como amenaza ecológica: muy al contrario, resultan ser reservas en las que la fauna encuentra acogedor refugio para su supervivencia al encontrarse en terrenos vedados a la presencia humana masiva e indiscriminada. Cualquier estudio objetivo así lo demuestra y basta una somera visita a cualquiera de estas zonas para cerciorarse de ello. En esta publicación se mencionan la mayoría de éstas, algunas de las cuales se ha convertido en el último reducto de especies amenazadas de extinción, que parecen haber encontrado en ellas su mayor seguridad. Es

curioso, por ejemplo, que la máxima concentración de ciertas aves en algunos polígonos de tiro se produzca precisamente en las zonas de impacto de proyectiles, donde tan sólo se permite la entrada de artificieros. Desde nuestro punto de vista, destaquemos que la Base Naval de Rota mantiene una de las más nutridas poblaciones de camaleones, especie en peligro de extinción; la sierra del Retín, como privilegiado punto de «escala» para aves migratorias, o la isla de Alborán, con la importante presencia de la valiosa gaviota de Adouin y en cuyos fondos próximos existen los últimos bancos importantes de coral rojo en el Mediterráneo occidental. Quizá el resumen más claro sea el pie de una de las ilustraciones: «En muchas zonas, la presencia militar constituye la única garantía plena para la conservación de su riqueza natural».

En suma, creemos que este manual merece la mayor difusión, no sólo entre el personal militar, que hallará en él una guía para un comportamiento adecuado en relación con el medio natural en que desarrolla muchas de sus actividades, sino también entre muchas personas mal informadas —o agresivamente desinformadas— sobre la repercusión de aquéllas en el medio ambiente, al tiempo que aprenderían muchas maneras de evitar su deterioro, que frecuentemente son aplicables a todos y no sólo a los militares.

G. Y.



FEIJÓO GÓMEZ, Albino: **Quintas y Protesta Social en el siglo XIX.**—

Edita el Ministerio de Defensa. Secretaría General Técnica. Madrid, 1996; 558 págs.

Hace el autor en este libro un análisis documentado y extenso de cuanto a la cuestión de «quintas» se refiere, desde varios puntos de vista: «social, económico, político y jurídico», estudiando todo lo referente al «proceso de reclutamiento y sus derivaciones, sin olvidar la interrelación existente entre la cuestión de Quintas y los demás marcos referenciales del siglo XIX».

Precedido de un *Prólogo* de don Ángel Bahamonde Magro, catedrático del Departamento de Historia de España de la Facultad de Ciencias de la Información de la Universidad Complutense, sigue una *Introducción* del autor, continuando con nueve partes: *Aproximación cuantitativa a la cuestión de Quintas en el siglo XIX español*; *El sistema de reclutamiento español y los tratadistas militares del siglo XIX*; *La cuestión de Quintas en el Parlamento*; *Prensa y Quintas: un debate secular y plural*; *Evolución jurídica del sistema de reemplazo en el siglo XIX*; *Condiciones de vida, hábitos y vivencias del soldado español en el siglo XIX*; *Las Quintas: un negocio más*; *La oposición no violenta a las Quintas y oposición violenta a las Quintas: entre el espontaneísmo y*

la protesta organizada. Vienen después de unas *Conclusiones, Apéndices, Bibliografía* y unos *Índices de cuadros, gráficos y mapas*.

El libro, como vemos, es de una gran extensión; el autor ha investigado sobre todo cuanto al tema de quintas se refiere, siendo, a nuestro juicio, una buena fuente de información y documentación para todos los investigadores e interesados en el tema.

F.



RAMOS, Demetrio: **Colón en Simancas**.—Ed. Sociedad V Centenario Tratado de Tordesillas. Junta de Castilla-León. León, 1995; 382 págs. 2.705 ptas.

Escrito este libro por nuestro colaborador don Demetrio Ramos, historiador de fama acreditada, es por demás interesante, así como documentado. Comprende once capítulos y, como capítulo final, *Deber cumplido*, del que más adelante trataremos.

Los capítulos son: I, *Sobre la emoción que despiertan los papeles de Simancas*; II, *Los documentos colombinos anteriores al viaje del Descubrimiento*; III, *Los documentos vertebradores de la expedición descubridora*; IV, *El viaje del Descubrimiento según la minuta de la carta que se conserva en el Archivo de Simancas*; V, *La fulminante petición del duque de Medinaceli en pos del comercio ultramarino*; VI, *El conjunto de decisiones de Barcelona al regreso de Colón*; VII, *El favoritismo familiar del virrey-gobernador*; VIII, *Vicente Yáñez Pinzón en la corte y en el Mediterráneo o Levante con otros documentos de 1494 y 1495*; IX, *Los días de la recuperación de Colón en Burgos y Medina del Campo*; X, *Documentos relativos a la época del tercer viaje y del relevo de Colón por el comendador Bobadilla*; XI, *El cuarto y último viaje de Colón*. Como final el autor añade un *Deber cumplido*, que efectivamente lo es; una enfermedad le retuvo impidiéndole continuar su trabajo, «cuando recuperamos alientos», supuso para él una obligación moral el continuar y finalizar la obra, en la que, se excusa modestamente, «muchos defectos podrán encontrar»; sin embargo, pese al descubrimiento de nuevos documentos en el Archivo de Simancas, donde «las sorpresas son inagotables», manifiesta nuestro historiador su pensamiento de continuar la paciente labor de «explorar las pistas que tenemos». Que Dios le conserve la salud y el ánimo de finalizar esta obra tan importante y útil para todos.

F.

MARCO, Miguel Ángel de: **José María de Salazar y la Marina contrarrevolucionaria en el Plata.**—Instituto de Historia Política Argentina. Rosario (Argentina), 1996; 384 págs.

Editado por el citado instituto, este libro, del que es autor nuestro colaborador el doctor don Miguel Ángel De Marco, secretario de la Academia Nacional de la Historia, se trata de su tesis doctoral «aprobada con nota de sobresaliente en la Universidad de El Salvador».

Hace en él un estudio documentado y extenso de la biografía de don José María de Salazar, brigadier de la Armada, así como de todos los sucesos ocurridos durante su estancia en «el Plata».

Precedido de un *Agradecimiento* e *Introducción*, siguen catorce capítulos, a lo largo de los cuales vamos conociendo, entre otras cosas, desde su nacimiento y su «antiguo linaje», ingreso en la Compañía de Guardias Marinas de Cartagena; *La expedición del Atlas de América septentrional*; *La guerra contra los ingleses*, en la que es ayudante de la Escuadra del Océano; *En aguas del Mediterráneo*, donde Salazar efectúa varias comisiones; *Comandante de la Marina en el Plata*; *El rechazo a la Junta de Mayo*; *Vicisitudes de la contrarrevolución*; *Bloqueo del Río de la Plata*; *La insurrección de la campaña oriental*; *Derrotas de Montevideo y triunfos de la revolución*; *Frustrada comisión a Suecia*, y *Misión ante la Corte de Río de Janeiro*. Siguen unas *Conclusiones*, en las que el autor hace un resumen de todo lo estudiado en los capítulos, y *Fuentes*, «inéditas, editas y periódicos», terminando con una extensa *Bibliografía*.

El libro ofrece un gran interés tanto para investigadores como para estudiosos del tema, que, por cierto, no es tan conocido como debiera, tanto en lo que se refiere a la biografía de Salazar, como a los sucesos que en aquellas queridas tierras tuvieron lugar hasta la proclamación de su independencia. Varias láminas acompañan al texto.

F.



QUATREFAGUES, René: **La Revolución Militar Moderna. El crisol español.**—Ministerio de Defensa. Secretaría General Técnica. Madrid, 1996; 438 págs.

El autor de esta excelente obra es el conocido historiador e hispanista René Quatrefagues, quien estudia y analiza aquí «la transformación militar que tuvo lugar en España desde el final de la Reconquista hasta el decenio que comienza con el regreso de los tercios a los Países Bajos en 1578».

Precedido el libro de una *Introducción*, en la que estudia cuantas obras se han escrito sobre el tema de la organización de los tercios. Sigue *Preliminar*, fijándose en «El marco jurídico de la defensa en España al final de la Recon-

quista», y «La organización militar» a finales de ésta, continuando con seis partes: 1.^a *La elaboración de una nueva organización militar (siglo xv-1536)*; 2.^a *La prueba de fuego*; 3.^a *Una primera organización militar*; 4.^a *Las dos lógicas militares de España*; 5.^a *La opción imperial*, y 6.^a *El sistema del Tercio*. Se continúa con una *Conclusión*, en la que el autor resume «las características del sistema militar que fue el principal instrumento de la España moderna para la puesta en práctica de su política». Sigue *Metrología* y trece *Anexos*, con documentos, informes y ordenanzas de varios años.

El libro es por demás interesante e importante para el estudio y conocimiento de lo que fueron nuestros Tercios, si bien únicamente se refiere a los de Infantería y Caballería, aunque sabido es que también los hubo como tropas de desembarco e incluso embarcados; sin embargo es, a nuestro juicio, una importante aportación, útil su conocimiento tanto al investigador como al curioso del tema.

F.



VARIOS: Mapas antiguos del mundo.—Aguilar Ediciones, S. L. Madrid, 1996; 159 págs. 1.950 ptas.

Se trata de una obra de gran importancia e interés para el estudio de la Cartografía en la época a que se refiere el título.

Precedido de una *Introducción* en la que se manifiesta, entre otras cosas, que «se ha buscado escoger las obras reproducidas, entre las que mejor responden a esta capacidad de fascinación... El mapa, la carta marina, la carta estelar forman uno de esos puntos de cita en los que la ciencia se expresa estéticamente y el dibujo y el color ven ahormada su libertad por la necesidad del rigor geográfico...».

Siguen unos documentados estudios sobre los «Mapas anteriores a la escritura», entre éstos: *Balbuces de la cartografía mediterránea*; *Los inicios de la cartografía griega*; *el Imperio romano*; *La Geografía de Ptolomeo*; *Edad Media. América y China*; *El mundo árabe*; *Europa Medieval. Los mapas de T en O y su herencia*; *Los portugueses*; *El papel de la imprenta*; *La época de los descubrimientos*; *La cartografía en la primera mitad del siglo xvi*; *Cartas marinas, atlas y cartografía regional*; *La nueva cartografía: Mercator y Ortelius*, y *El siglo xviii y la reforma de la cartografía*. Y, a continuación *Mapas antiguos del mundo*. «Láminas en color», son éstas fieles reproducciones de los originales (108 en color y 14 en blanco y negro).

El libro, muy bien presentado, ofrece una verdadera obra de consulta, tanto para los investigadores cartográficos como para los interesados en el tema.



F.

BALANCE MILITAR 1995-1996.—Editado por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Defensa; 398 págs.

Como en la edición del pasado año, se edita esta traducción del «Military Balance», publicado originalmente en Londres por la entidad privada International Institute for Strategic Studies.

También, como entonces, debemos señalar que el retraso en la publicación de este libro, ya entrado el último trimestre del año, le hace perder actualidad y, por consiguiente, interés en relación con la versión original, cuyo número siguiente, evidentemente más al día, estará en circulación al primer trimestre del año próximo. Y tenemos que insistir en que se repiten la mayoría de los errores en la traducción en que se incurrió en el pasado y que señalábamos en nuestra reseña (véase *Libros y Revistas*, noviembre 1995) con alguna excepción y que, a nuestro juicio, deberían subsanarse en el futuro.

En encarte, se incorpora un mapa estratégico de la región del Oriente Medio.

G. Y.



FERNÁNDEZ-ACEYTUNO, Mariano: Siroco.—Ediciones Simancas, S. A.; 289 pags. 1.900 ptas.

Algo hay en el desierto y en sus gentes que prende en el ánimo de quienes han vivido en él, dejando tan profunda huella que no es exagerado decir que quedan marcados para siempre y que son diferentes a las demás personas como si se hubieran «contaminado por una especie de virus», según dice el autor de este libro. Así ocurre con él mismo, general de división en la reserva, quien pasó gran parte de su vida, y en diferentes etapas, en los territorios de África occidental, otrora administrados por España (tres años de su infancia en Sahara, siete de su juventud en Ifni y, finalmente, once más como oficial de los grupos nómadas y de la policía territorial en Smara, Aaiún, Guelta, Auserd y Villa Cisneros). Más de veinte años de la vida de un hombre, especialmente si comprenden la época más joven, configuran de forma indeleble su personalidad, y esto es algo que se trasluce en cada página, casi en cada frase de este libro, que no es, sin embargo, un canto lírico al desierto y sus hombres, sino una descripción novelada de los hechos sucedidos a lo largo de dos años cruciales, entre 1956 y 1958, en los que se produjo la independencia de Marruecos, los ataques de las bandas armadas del llamado Ejército de Liberación y las operaciones combinadas franco-españolas, que finalizaron con su expulsión, lo que no fue sino el principio de una crisis aún sin resolver.

«Siroco» es más bien una historia novelada que una novela histórica, diferencia importante de matiz, pues en ella se relatan hechos y sucesos políticos

y bélicos reales y también lo son las personas que en ellos participan, aunque se oculten detrás de nombres supuestos: se trata de hechos aún recientes y personas que todavía viven. Todo ello desde el punto de vista de un observador excepcional, profundo conocedor de los hechos, en muchos de los cuales ha participado, y de las personas, desde el privilegiado lugar del testigo directo, profesional de la milicia y sumergido en aquel particular ambiente. Los españoles, franceses, saharauis, tan diferentes entre sí, todos ellos atrapados en tan singular encrucijada histórica, aparecen tan humanos y reales que el lector se siente arrastrado por su peripecia y llega a figurarse participando en ella, como si el cálido viento que da nombre a la novela también soprase en torno a él y desdibujara los perfiles de los apuntes a plumilla, más sugerentes que fotografías, con los que se ilustra.

Si tuviéramos que sintetizar en una sola palabra el significado de este libro, creemos que la apropiada sería la de impresionista, pues sin faltar a la autenticidad y realismo de los hechos que se relatan y las personas y lugares que se describen, unos y otros aparecen como vistos a través de una impresión subjetiva, el indefinible aire del desierto. Quienes no lo conocieron se sentirán ganados por su embrujo; quienes estuvieron en él, por su nostalgia.

G. Y.

REVISTAS

REVISTA DE HISTORIA NAVAL. Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid, 1996; 141 págs. 650 ptas.

Es éste el número 54, correspondiente al tercer trimestre del año en curso, con el siguiente Sumario:

Nota Editorial, del director de la REVISTA, en la que hace una ligera reseña de los artículos publicados y demás secciones. Siguen: *La Junta del Reino y la Escuadra de Galicia* (1.^a parte), por Manuel M.^o de Artaza Montero, profesor de la Universidad de Santiago de Compostela; se trata de un documentado estudio de la Marina medieval. *En torno al concepto, marco jurídico y vigencias del corso español en Indias*, por Óscar Cruz Barney, profesor de Historia del Derecho de la Universidad Iberoamericana, México. Estudia la «práctica del corso por los españoles... a lo largo de los siglos XVI a XIX», aclarando

también la diferencia entre éste y la piratería. *De la guerra de Granada a la batalla de Lepanto. Progresos de una armada moderna*, por Enrique García Hernán, licenciado en Teología e Historia de la Iglesia e investigador naval; documentado trabajo en el que demuestra «que desde que la Armada participó activamente en la guerra de Granada, especialmente con la contribución de Requesens, fue ganando en operatividad, como se demostró luego en Lepanto». *Galeazas cantábricas de don Álvaro de Bazán. Arqueos, mediciones e historial marítimo*, por Eduardo Trube, licenciado en Derecho e investigador naval, quien hace aquí «un pormenorizado estudio de las galeazas cantábricas de don Álvaro de Bazán...». *Un mapa desconocido de las islas Canarias*, por Luisa Martín Merás, jefe de Investigación del Museo Naval y colaboradora de nuestra REVISTA; se trata de la reciente adquisición por el Museo Naval de «un mapa manuscrito de las islas Canarias, desconocido hasta ahora», parece ser del año 1772. *La historia vivida: «Cuando el Observatorio vino a San Fernando»*, por María Luisa Rodríguez. *Documento*, es una «Relación de lo acaecido en navegación de la Armada (...) en la conquista de la plaza de Orán, en 1732». *La Historia Marítima en el Mundo*, por José Antonio Ocampo, es una documentada descripción del «Museo Naval de la Nación» (Argentina) instalado en la localidad de Tigre desde 1943, tomadas «estas notas... de la publicación argentina *Museo Naval de la Nación...*». *Noticias generales*: da varias, entre otras, «La Arquitectura naval en la España de los descubrimientos», serie de conferencias «dentro de los cursos de verano de la Universidad Complutense». «Homenaje a Jorge Juan en el XVII Curso de Historia y Cultura Valenciana», varias conferencias pronunciadas en Gandía durante los días 5 al 9 de agosto pasado. «XIV Semana de Estudios del Mar en Málaga», organizada por la Asociación de Estudios del Mar en esta ciudad. «XVII Conferencia Internacional sobre la Historia de la Cartografía», la organización de un comité para realizar esta XVII Conferencia, en Lisboa. *Recensiones* de varios libros de autores españoles. Gran número de ilustraciones acompañan al número.

F.



REVISTA DE INDIAS. Centro de Estudios Históricos. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Madrid, 1996; 603 págs.

Editado por el Departamento de Historia de América «Fernández de Oviedo», del Centro de Estudios Históricos del CSIC, este número 207 (vol. LVI), correspondiente a los meses mayo-agosto del año en curso, comprende el siguiente *Sumario*:

Artículos: *Jerónimo Munzer y el descubrimiento de América*, por Francisco Calero; *Minería del cobre en el occidente del México prehispánico: una aproximación historiográfica*, por Alfredo Uribe Salas; *La Habana y su región, un proyecto de organización espacial de la plantación esclavista*, por don Carlos Venegas; *Los cambios socio-económicos y el medio ambiente: Cuba. Primera mitad del siglo XIX*, por Josef Opatrny; *Julio Sanguily y Garritte (1846-1906) y los alzamientos de febrero de 1895 en el occidente de Cuba*, por Manuel de Paz Sánchez; *El Ateneo de Madrid y el problema colonial en las vísperas de la guerra de independencia cubana*, por Luis Miguel García Mora; *Reflexiones de Francisco Ayala sobre el exilio intelectual español*, por Julia Cela, y *De Lobo y de Fauces: el conocimiento socio-histórico en el fin de siglo*, por Marisa González de Oleaga.

Información bibliográfica, con varios estudios y reseñas bibliográficas, terminando con unas relaciones de «Publicaciones del Centro de Estudios Históricos. Departamento de Historia de América» y otras colecciones y anexos de la REVISTA.

F.



REVISTA DE CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN. Núm. 3. Septiembre 1996.

La Escuela Militar de Ciencias de la Educación, editora de esta joven revista, cuyos números anteriores hemos comentado en otras ocasiones, expone, en las dos secciones de que consta ésta (*Colaboraciones e Investigación*), interesantes y documentados trabajos relacionados con actividades propias de esta escuela, cuyo contenido nos informa del alto nivel de la calidad de la enseñanza que se imparte en ella. La enumeración de los títulos, dada la variedad de temas tratados, da una idea de su contenido:

- *Dinámica educativa en sujetos excepcionales. Los estudiantes superdotados.*
- *La investigación en el aula como proceso de reflexión para la evaluación.*
- *El papel de la psicología evolutiva en la acción tutorial dentro de las FAS, el alumno adolescente (I).*
- *La motivación académica (cont.).*
- *Historia de la educación (III). Fundamentación antropológica de la educación.*
- *Ayer y Hoy de la enseñanza del Derecho en la Academia General del Aire.*
- *INTERNET y su aproximación a la aplicación de educación a distancia.*
- *Lenguaje publicitario como recurso didáctico.*

- *Visión general de la documentación: Reflexiones sobre el curso «Fuentes documentales en ciencias de la educación y otros recursos a través de INTERNET».*
- *Avances de investigación.*
- *La percepción de la tarea del Profesor: un estudio exploratorio contextualizado.*
- *Proyectos de investigación realizados por asistentes a los cursos de Metodología de la Investigación llevados a cabo en la E. M. C. E.*
- *Influencia de la realización del curso de vuelo sin motor en el rendimiento y vuelo.*
- *Influencia de los Medios Audiovisuales en la Enseñanza.*
- *Influencia de la Revolución Islámica en la guerra Irán-Irak.*
- *El calzado femenino en las FAS como fuente de patología.*
- *Simulación de un Radar LPI y su detección por un receptor ESM.*

La completan una sección de *Novedades* en la que se comentan varios libros y revistas.

G. Y.



INGENIERÍA NAVAL. Núm. 729. Julio-agosto 1996.

Entre otros artículos de interés, es de destacar el relativo a *Pilotos automáticos, compases y sistemas de autogobierno*, en el que se hace una reseña de varios de los sistemas que se ofrecen para estos fines por diversas firmas comerciales en una época como la actual, en la que el progreso técnico ha causado una verdadera revolución en este campo.

En *Seguridad Marítima en la Unión Europea (primera parte)* se trata de acciones adoptadas por la Unión Europea para afrontar este problema a raíz de los más graves accidentes ocurridos durante los últimos años (*Aegean Sea*, el 3 de diciembre de 1992 en La Coruña; *Braer*, en las islas Shetland a fines del mismo año; *Estonia*, el 28 de septiembre de 1994); todas ellas de gran transcendencia y repercusión para las medidas de seguridad que deben adoptarse en la construcción y operación de buques en el ámbito de la Unión.

Son de mencionar también los trabajos de la calidad técnica de *La precisión dimensional en la fabricación del buque. Estado del Arte y Plan estratégico de sistemas de información*, además de la parte informativa y de los diversos cuadros estadísticos.

G. Y.

TRIBUNA DE ASTRONOMÍA. Núm. 131. Octubre 1996.

En *Hornos estelares* se explica el complejo proceso de fusión en los distintos tipos de estrellas, etapas en que se produce y las partículas subatómicas que intervienen.

Los ciclos de actividad solar y su historia describe éstos, uno de los enigmas más atractivos del Sol, que, a pesar de venirse estudiando desde el descubrimiento de las manchas solares por Galileo en 1610, son de origen aún desconocido.

Tan sencillo como mirar el cielo explica algo que, siendo tan evidente, no se ha tratado de hacer en mucho tiempo: la razón de que el firmamento sea precisamente azul, comparándolo con hallazgos tan sorprendentes como el que visto desde Marte sea de color salmón o del de la miel en Venus.

¿Existe vida fuera de la Tierra?, es una pregunta muy frecuente en el ámbito popular que se ha puesto de actualidad ante los aparentes indicios de microorganismos en meteoritos y que, tras un interesante estudio, concluye en que las pruebas de que hoy disponemos parecen indicar la probabilidad de que así sea en otros lugares del Universo.

Completan este número *Heliofísica* (del 1 de julio al 31 de agosto) y las habituales secciones *Noticias*, *Estrellas dobles*, *Cielo profundo*, *Efemérides*, *Cuerpos menores* (octubre), *Fotogalería* y *Cuenta atrás*. Además se publica el texto del «Manifiesto de El Escorial sobre la Ciencia Española», recabando mayor atención para ésta.

G. Y.

**DEFENSA. Núm. 222. Octubre 1996.**

El fenómeno de la inmigración, legal o ilegal, pero sobre todo esta última, es un grave problema de ámbito mundial, particularmente notorio en Europa, pero no exclusivo de nuestro continente. En nuestro caso se extiende desde la frontera ruso-finlandesa de Carelia hasta el estrecho de Gibraltar o el Adriático, y lo más preocupante es su crecimiento constante. Bajo el epígrafe *Conflictos* y con el título «Inmigración. ¿Un problema para la Seguridad?», su autor y director de la revista que comentamos analiza certeramente este asunto, que alcanza proporciones cada vez más preocupantes por su repercusión social y política, que puede llegar a constituir una amenaza para la seguridad no sólo en sí mismo, sino por las reacciones que puede originar, aunque hasta ahora no se ha considerado oportuna la intervención de fuerzas militares en el control de fronteras, salvo en Austria. El artículo examina el origen de este fenómeno, fundamental y casi exclusivamente motivado por la pobreza extre-

ma, no siempre de los países de procedencia de estos inmigrantes, no pocas veces con recursos más que suficientes para sostener y hacer progresar a sus poblaciones si fueran debidamente administrados, sino también de sus habitantes esquilados por regímenes tiránicos y corruptos apoyados por las mismas potencias ex coloniales al servicio de ciertas multinacionales, de tal modo que la ayuda económica no sólo no resuelve el problema, sino que frecuentemente es secuestrada por los mismos explotadores contribuyendo a su perpetuación. El artículo concluye con que, en general, el problema no es una amenaza directa a la seguridad en sus proporciones actuales, aunque es difícil predecir lo que pueda ocurrir a la larga si se rebasa la capacidad de asimilación de estas gentes, desigual según su procedencia, por la población de los países que más o menos forzosamente las acogen.

G. Y.



NAVAL FORCES. Núm. IV/1996.

La utilización de vehículos aéreos (helicópteros) para la caza y destrucción de minas es ya antigua. No obstante la comparativamente escasa atención —en términos presupuestarios— que se presta en los Estados Unidos a la guerra de minas, se presentan algunas innovaciones en este campo. Actualmente está en experimentación un procedimiento para detección y localización de minas flotantes o poco profundas basado en técnicas láser y operada desde helicópteros conocido como *Magic Lantern*. Utiliza un generador láser verde-azul, cámara intensificadora de imagen y generadores de impulsos de precisión. Opera desde altitudes entre 400 y 1.500 pies sobre el nivel del mar, es capaz de cubrir seis millas cuadradas por hora y la profundidad de penetración no se ha revelado, aunque se asegura que es mayor que el calado de un portaaviones de la clase *Nimitz* y, por otro lado, parece que depende mucho del estado de la mar. Como medio de destrucción de las minas se estudia un minitorpedo teleguiado compatible con el tamaño del lanzador de sonoboyas; otro proyecto contempla un proyectil supercavitador de 20 mm que puede dispararse desde un helicóptero a más de 300 m de altitud y con una capacidad de penetración en el agua de 20 a 30 metros. Con independencia de estos sistemas experimentales, el artículo a que hacemos referencia (*Mine Airborne Countermeasures*) menciona también el desarrollo y perfeccionamiento de otros medios remolcados por helicópteros para rastreo mecánico y de influencia, que vienen empleándose desde hace ya más de veinte años.

G. Y.